

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

INCLUYE
DVD
VIDEO
COLOR

03

GUERRA CONTRA NORUEGA
Y LOS PAÍSES BAJOS

1940





**SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945**

03

1940

**LA GUERRA
CONTRA NORUEGA Y
LOS PAÍSES BAJOS**

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945

03

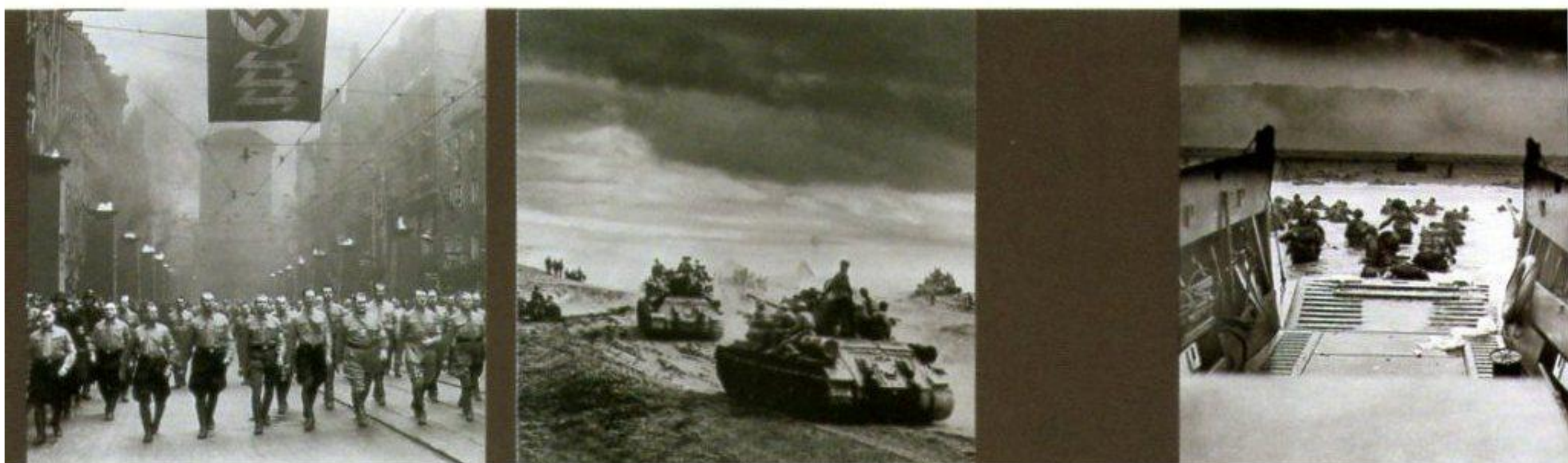
1940

**LA GUERRA
CONTRA NORUEGA Y
LOS PAÍSES BAJOS**



SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

1939-1945



1

1919-1939
EL REARME ALEMÁN Y
EL INICIO DE LA CONTIENDA

2

1939-1945
LA URSS CONTRA POLONIA
Y FINLANDIA

3

1940
GUERRA CONTRA NORUEGA
Y LOS PAÍSES BAJOS

4

1940
LA OCUPACIÓN
DE FRANCIA

5

1939-1941
ENFRENTAMIENTO EN
EL ATLÁNTICO Y EL NORTE
DE ÁFRICA

6

1940
LA BATALLA
DE INGLATERRA

7

1940-1941
DE LOS BALCANES A LA
OPERACIÓN BARBARROJA

8

1941
PEARL HARBOUR Y LA
OFENSIVA JAPONESA

9

1942-1943
LA CONTRAOFENSIVA ALIADA
EN EL PACÍFICO

10

1942
LA MURALLA
DEL ATLÁNTICO

11

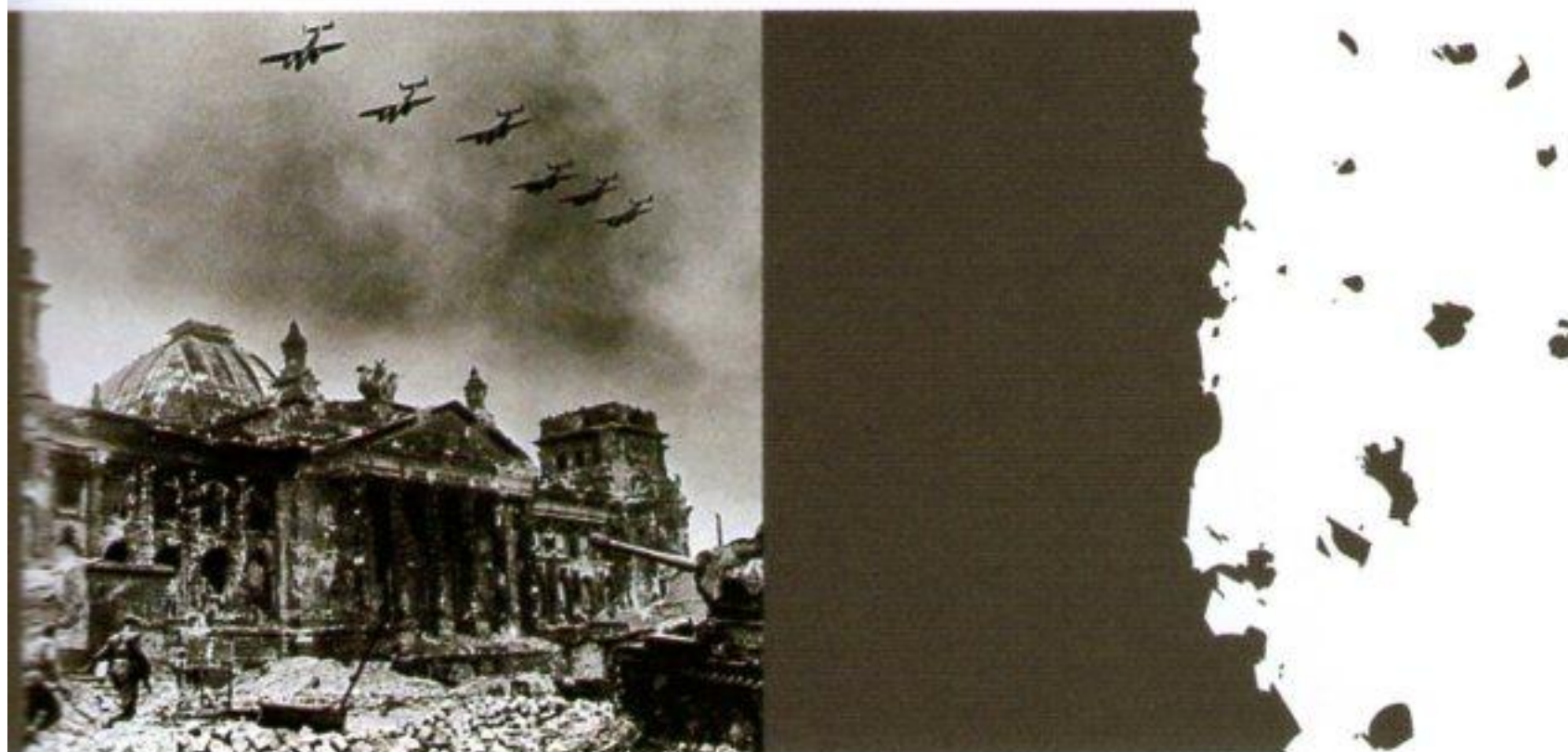
1942-1943
LA BATALLA
DE STALINGRADO

12

1941-1943
DE TOBRUK A TÚNEZ Y LA
OFENSIVA AÉREA CONTRA
ALEMANIA

13

1943-1944
LOS ALIADOS
INVADEN ITALIA



- 14** 1943-1944
**LA CONTRAOFENSIVA
EN EL FRENTE ORIENTAL**
- 15** 1944
EL DÍA D
- 16** 1944-1945
**LA LIBERACIÓN DE
LAS FILIPINAS**
- 17** 1944
**UN PUENTE
DEMASIADO LEJANO**
- 18** 1944
**LA BATALLA
DE LAS ARDENAS**
- 19** 1945
LA CAÍDA DE BERLÍN
- 20** 1945
**DE IWO JIMA A
LA RENDICIÓN DEL JAPÓN**

03

1940
**LA GUERRA
CONTRA NORUEGA Y
LOS PAÍSES BAJOS**

- 7** **MIRADA HISTÓRICA**
**COMIENZA LA GUERRA
EN EL OESTE EUROPEO**
- 17** **1**
**LA OPERACIÓN
'WESERÜBUNG':
INVASIÓN DE NORUEGA**
- 29** **2**
**LAS BATALLAS
DE NARVIK**
- 43** **3**
**DE LA OPERACIÓN JUNO
AL FIN DE LA GUERRA
EN NORUEGA**
- 51** **4**
**ALEMANIA VIOLA
LA NEUTRALIDAD DE
LOS PAÍSES BAJOS**
- 61** **5**
**'BLITZKRIEG' EN LAS
ARDENAS Y RENDICIÓN
DE BÉLGICA**
- 73** **6**
**TORMENTA
SOBRE HOLANDA**
- 79** **7**
**PARACAIDISTAS AL
ASALTO DE HOLANDA**
- 89** **8**
**LA BATALLA
DE ROTTERDAM**





MIRADA HISTÓRICA

Gabriel Cardona y Juan Carlos Losada

COMIENZA LA GUERRA EN EL OESTE EUROPEO

En la primavera europea de 1940, el III Reich atacó tres países neutrales (Dinamarca, Noruega y Holanda), poco preparados para hacer frente a una guerra, y a Bélgica, que si bien esperaba la agresión, no estaba en condiciones de soportar por sí sola la embestida de la *Blitzkrieg* alemana. Entre abril y mayo de ese año, los arrolladores triunfos de las fuerzas germanas iniciaban la guerra en el Oeste europeo, en busca de sus principales contendientes: Francia y Gran Bretaña.

Dos países al margen

Dinamarca y Noruega, neutrales durante la Primera Guerra Mundial, mantenían cierta marginación de la política europea, así como un alto nivel de bienestar social y educativo en su población.

La economía danesa era preferentemente rural, pero tecnificada y basada en cooperativas que tenían una alta productividad. Dinamarca resultó seriamente afectada por la crisis de 1929, que limitó drásticamente las exportaciones a Inglaterra y Alemania. Sin embargo, no se redujo la actuación social del estado ni la democracia política y la economía se recuperó rápidamente, con gran sentido social.

Soldados alemanes, utilizando bicicletas, atraviesan un puente para penetrar en la capital danesa, Copenhague, en abril de 1940.

Noruega, en cambio, contaba con industrias papelera, conservera de pescado, naviera y química. Su economía no resultó muy afectada por la Gran Depresión y mantuvo su eficiente sistema de seguridad social. A la prosperidad económica se unieron el desarrollo intelectual y la democracia política, con voto femenino y sufragio universal desde 1898.

Churchill impulsa la intervención

Noruega constituía la entrada al Báltico y a la URSS por el norte y por ella pasaba la mayor parte del hierro que Alemania compraba a Suecia. Durante el invierno, el mineral de la cuenca sueca de Gällivare debía exportarse por el puerto noruego de Narvik, que no resultaba bloqueado por el hielo.

Para los aliados, era importante impedir este tráfico. Winston Churchill, primer lord





Tripulante de un carro de combate francés. Independientemente del vehículo, todas las dotaciones de unidades acorazadas portaban el mismo uniforme.

del Almirantazgo del gabinete conservador de Chamberlain, propuso minar las costas noruegas, a fin de desviar los barcos hasta rutas cercanas a Inglaterra, donde podrían ser interceptados. Los mandos de la *Royal Navy* contemplaron esta sugerencia con desagrado y lord Beatty, comandante el jefe de la Gran Flota, opinó que violar la neutralidad noruega "sería un crimen tan grave como algunos que han cometido los alemanes". También el *Foreign Office* (Ministerio de Relaciones Exteriores) se opuso y la idea fue rechazada.

En noviembre de 1939, Churchill insistió, nuevamente sin éxito; pero cuando la URSS invadió Finlandia, encontró nuevos argumentos. El gobierno británico aceptó que el Estado Mayor estudiara un plan llamado "Wilfred", para desembarcar tropas en Narvik. El plan incluía establecer una guarnición para custodiar las minas suecas y la línea férrea. Así podría replicar si los rusos intentaban realizar un ataque al resto de Escandinavia. Chamberlain aceptó la propuesta, pero el plan Wilfred se retrasó por la resistencia de los gobiernos de Noruega y Suecia.

Preparativos encontrados

Entre tanto, el almirante Erich Raeder, jefe de la *Kriegsmarine*, insistía ante Hitler sobre el valor de las costas noruegas como bases aéreas y marítimas para la futura batalla de Inglaterra. Por esos días, Vidkun Quisling, líder filonazi noruego, se trasladó a Berlín y advirtió a Raeder del peligro de una invasión británica. Dijo contar con un grupo de militares noruegos dispuestos a colaborar y pidió ayuda para sustituir el gobierno de Oslo por otro "patriótico", que luego solicitaría la protección de Alemania. Raeder le consiguió una entrevista con Hitler, quien contestó que prefería una Escandinavia neutral a extender el teatro de la guerra, aunque prometió a Quisling apoyo económico.

La *Kriegsmarine* continuó con sus planteos y, en enero de 1940, se redactó un

plan de invasión de Noruega, que inspirándose en el nombre de un río alemán, se llamó *Weserübung* ("Ejercicio en el Weser"). Pero Hitler no autorizó su puesta en marcha, hasta que el 20 de enero de 1940 Churchill pronunció un discurso en el que insistía en enfrentar la amenaza submarina alemana en el mar del Norte y pedía a los países occidentales que colaborasen con Francia y Gran Bretaña.

El 5 de febrero, el Estado Mayor alemán se reunió para estudiar el proyecto, mientras que en París lo hacía el consejo de guerra aliado. Chamberlain acudió acompañado por Churchill y se acordó poner en marcha el plan Wilfred modificado, con la excusa de ayudar a Finlandia. El gabinete británico finalmente decidió que el 20 de marzo comenzara la operación, con desembarcos en Trondheim, Stavanger, Bergen y Narvik.

El asunto del *Altmark*

Como la *Royal Navy* había bloqueado las costas de la neutral Noruega, el mercante alemán *Altmark* abandonó el Atlántico y navegó cerca de aquellas costas, intentando llegar hasta Alemania. Bajo su inofensiva apariencia, el barco servía de auxiliar al acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee*, que había hundido a varios buques británicos y trasbordado sus tripulaciones al mercante.

Inesperadamente, el destructor británico HMS *Cossack* avistó al *Altmark*, que logró zafarse. El Almirantazgo ordenó capturarlo a toda costa y, la noche del 16 al 17 de febrero de 1940, el *Cossack* lo descubrió refugiado en el fiordo Jössing. Con la complicidad de guardacostas noruegos, el destructor se aproximó al mercante y, como en un episodio naval del siglo XIX, los ingleses se lanzaron al abordaje y encontraron a 299 marinos británicos encerrados en los tanques de petróleo.

El caso del *Altmark* permitió que Churchill hiciera valer su idea de sembrar minas para evitar la navegación cerca de la costa escandinava. En cambio, el plan Wilfred no



se llevó a cabo, porque Finlandia capituló ante la URSS el 13 de marzo, eliminando el pretexto de los aliados para la invasión.

La capitulación finlandesa hizo caer al primer ministro francés, Daladier, sustituyéndolo Paul Reynaud. Partidario de una política más agresiva, fue a Londres y aceptó la idea de Churchill: el 5 de abril comenzarían a minarse las aguas noruegas y, el 8, embarcarían las primeras tropas con destino a los cuatro puertos noruegos designados.

El incidente del *Altmark* convenció al *Führer* de que los ingleses no respetarían la neutralidad noruega, para luego invadir Suecia, que también era neutral. Decidió impedirlo para garantizarse el suministro de hierro y con la finalidad de ocupar bases para atacar a Gran Bretaña. El 21 de febrero, el general Nikolaus von Falkenhorst recibió la orden de preparar la operación *Weserübung*, con el 21^{er} Cuerpo de ejército apoyado por el 10^o Cuerpo aéreo.

La *Luftwaffe* argumentó que necesitaría aeródromos cercanos para apoyar la invasión y, el 1 de marzo, logró que el *Führer* hiciera incluir en el *Weserübung* la ocupación de Dinamarca. Entre las prescripciones figuraba impedir la fuga de los reyes y gobiernos, a fin de mantenerlos como títeres de Alemania.

Ocupación de Dinamarca

El pequeño y próspero país pretendía conservar su neutralidad y, para no provocar a Hitler, redujo su pequeño ejército de 30.000 hombres a menos de 15.000. Ni el rey Cristián X ni su gobierno se prepararon para escapar y continuar la lucha desde el exilio.

A las 4 de la madrugada del 9 de abril, el embajador alemán en Copenhague, Cecil von Renthe-Fink llamó al ministro danés de Exteriores, pidiendo una entrevista urgente. Veinte minutos más tarde estaban reunidos

Cazadores alpinos franceses a la espera de embarcar en uno de los transportes que los llevará a Narvik. Eran las mejores tropas de que disponían los aliados en el escenario noruego.



y el alemán notificó que tropas del Reich estaban entrando en el país, con la finalidad de “protegerlo de una invasión anglo-francesa”. Exigió que no ofrecieran resistencia, pues, de lo contrario, la aviación bombardearía la capital. Convencidos de que nada podían hacer, el monarca y el gobierno aceptaron las condiciones impuestas.

El rey y el gobierno continuaron en sus puestos. Durante la guerra, Dinamarca conservó una teórica posición de país neutral, aunque las tropas alemanas ocupaban y utilizaban libremente su territorio.

El ataque a Noruega

Patrullas de la *Royal Air Force* (RAF, Fuerza Aérea Real británica) descubrieron buques alemanes en ruta hacia Noruega. El Almirantazgo creyó estar ante un intento de la *Kriegsmarine* para romper el bloqueo. Se enviaron unidades navales a proteger los trabajos de minado, pero los británicos no comprendieron la situación hasta que la invasión ya pisaba territorio noruego y ocupaba diversos puertos.

Coincidiendo con la invasión alemana, el 9 de abril de 1940, Quisling dio un golpe de estado, nombrándose presidente de un gobierno que, suponía, apoyarían los

alemanes. Los aliados habían decidido enviar tropas británicas, francesas y polacas, mientras que el jefe del ejército noruego, mayor general Otto Ruge, reunió fuerzas e intentó liberar el puerto de Trondheim a fin de facilitar el desembarco aliado.

El grupo naval alemán enviado a tomar Oslo encontró una inesperada resistencia de la fortaleza de Oscarborg, cuya artillería dañó seriamente al crucero pesado *Lützow* y hundió al *Blücher*. No obstante, la ocupación era inminente y el rey Haakón VII, el gobierno y el Parlamento abandonaron la capital, emprendiendo un largo peregrinaje al norte, a medida que las fuerzas alemanas avanzaban, estableciéndose al amparo de las fuerzas aliadas en el norte del país. Finalmente, el 10 de mayo, el ataque alemán a Holanda y Bélgica obligó a cambiar las prioridades de Francia y Gran Bretaña. Las tropas aliadas abandonaron Noruega, cuyo ejército quedó aislado y debió capitular entre el 3 y el 7 de junio. Para no ser capturados, el rey y el gobierno partieron, el 7 de junio, rumbo a Londres, donde se constituyó un gobierno noruego en el exilio.

Colaboracionistas y resistentes

Quisling ocupó el poder durante poco tiempo. Hitler no lo consideraba adecuado para el cargo y, el 15 de abril de 1940, el Tribunal Supremo de Noruega nombró un “Consejo Administrativo” de seis miembros. El 24, Hitler designó al nazi Josef Terboven, *Reichkommissar* en Noruega y máxima autoridad civil del país. En septiembre de 1940, Terboven declaró destituido al Consejo Administrativo, destronado al rey y abolidos el Parlamento y todos los partidos, excepto el de Quisling, quien quedó en reserva por su extraordinaria impopularidad, aunque continuó como jefe de los colaboracionistas.

Durante el primer año de ocupación, no existió resistencia organizada, sino actitudes espontáneas de rechazo y denuncias por los atropellos nazis. El primer protagonismo resistente correspondió a las aso-

Soldados franceses
en las proximidades de
Narvik, intentando
cerrar el cerco de las
tropas alemanas que
habían desembarcado.



ciaciones culturales, deportivas y profesionales. Gradualmente surgió una eficaz organización clandestina, con una dirección unificada que reunió en el Frente Interior a todos los grupos.

La desprotegida y confiada Holanda

Holanda creía ingenuamente que su neutralidad sería respetada, como en la Primera Guerra Mundial. Los guiños de Hitler hacia el gobierno holandés habían sido amistosos. Además, en 1937, la princesa Juliana, hija de la reina Guillermina, se había casado con el príncipe alemán Bernhard von Lippe Biesterfeld. Como casi toda la nobleza alemana, el célebre "príncipe Bernardo" se había afiliado al partido nazi, aunque se dio de baja al casarse con Juliana. Durante la guerra, la corona haría lo posible por presentar a Bernhard como un ferviente holandés que había sido uno de los dirigentes de la resistencia.

Un mes antes de la invasión, Holanda seguía confiada en que no sería atacada. Tratando de advertir a los aliados, el coronel Hans Oster, miembro de los servicios de espionaje alemán y conspirador antinazi, comunicó a sus colegas holandeses la fecha aproximada de la invasión, pero no lo tomaron en serio, atribuyéndolo a una maniobra de desinformación.

La dividida Bélgica y el indefenso Luxemburgo

Bélgica también se había declarado neutral pero sabía que, como había ocurrido en la Primera Guerra Mundial, su territorio se vería afectado en una ofensiva que los alemanes lanzasen sobre Francia. Un mes antes de la invasión, el 11 de abril, Bélgica acuarteló sus tropas y preparó sus 22 divisiones, un ejército más poderoso que el de su vecina Holanda.

Sin embargo, la sociedad belga tenía un grave problema, que se había trasladado al ejército: su división interna entre flamencos, de idioma holandés, que eran el 60%

FICHAS

VIDKUN QUISLING

Nació el 18 de julio de 1887 e ingresó en la Academia de la Guerra de Noruega en 1911, alcanzando el rango de comandante del Ejército. Tras desempeñar el cargo de ministro de Guerra, con el gobierno laborista, entre 1931 y 1933, fundó el *Nasjonal Samling* ("Unidad Nacional") que acabó convertido en un partido nazi, sin predicamento entre la población. El 9 de abril de 1940, Quisling intentó formar un gobierno pronazi aprovechando la invasión alemana. No fue aceptado inicialmente, pero luego lo nombraron primer ministro colaboracionista, desde febrero de 1942 hasta el final de la ocupación nazi. El 9 de mayo de 1945, fue arrestado en una mansión en Bygdoy, Oslo. El edificio se conoce hoy como Villa Grande y es un museo dedicado a las víctimas del holocausto. Fue juzgado junto a los líderes del *Nasjonal Samling*, Albert Viljam Hagelin y Ragnar Skancke. El fiscal lo acusó del golpe de Estado de abril de 1940, estímulos a los noruegos para servir en el Ejército alemán, colaboración en la deportación de los judíos y la ejecución de patriotas noruegos. Condenado a muerte, fue ejecutado el 24 de octubre de 1945. El término "quisling" se utiliza como sinónimo en algunos países para llamar al traidor que colabora con los enemigos. [G.C.]



Vidkun Quisling. (1887-1945), durante el juicio por traición en Oslo, al final de la guerra, en el que sería condenado a muerte.

LES JUIFS ASSASSINENT DANS L'OMBRE



Propaganda antijudía. En los países ocupados recrudesció el antisemitismo.



Quisling, el ministro del Reich Lammers y el administrador civil de Noruega, Terboven, durante una visita a Berlín, en febrero de 1942.



Carro de combate belga T.13, como el utilizado por las unidades blindadas de los cazadores de las Ardenas. Era un blindado ligero, con buena movilidad, aunque con una endeble protección y un armamento obsoleto y escaso.



de la población aproximadamente, y los valones de habla francesa, el 40% restante. La rivalidad entre ambas comunidades había crecido en los últimos años, estimulada por los alemanes con su *Flamenpolitik* desarrollada ya durante la Primera Guerra Mundial. Esta política abogaba por la independencia de los flamencos, como parte de un intento pangermanista de anexionar Flandes. Con la subida de Hitler al poder, los nazis retomaron la *Flamenpolitik* con un sesgo más radical. En una complicidad involuntaria con estos planteamientos, en 1938 el ejército belga segregó

sus unidades basándose en la lengua, lo que contribuyó a la división interna.

En medio de las líneas de avance alemanas quedaba el pequeño ducado de Luxemburgo, con apenas 290.000 habitantes. Su escaso territorio y su casi inexistente ejército hacían imposible cualquier tipo de resistencia. Días antes del ataque alemán, la gran duquesa Carlota abandonó Luxemburgo con su esposo y sus seis hijos y parte del gobierno con destino a París, y más tarde a Gran Bretaña y Canadá, donde se formó un gobierno en el exilio.

La invasión de Holanda y el exilio de la reina Guillermina

A primeras horas de la mañana del 10 de mayo de 1940, la reina Guillermina fue despertada y llevada a un refugio. Sin previa declaración de hostilidades, Alemania había iniciado la invasión lanzando paracaidistas para tomar los lugares estratégicos y capturar al gobierno y a la familia real. A las pocas horas, el reino de los Países Bajos declaraba la guerra a Alemania y ofrecía su apoyo a los aliados.

Los soldados holandeses opusieron una firme resistencia y, al final, Alemania sólo pudo forzar su rendición tras el devastador bombardeo de Rotterdam, que causó unos mil muertos y un incendio que destruyó casi 30.000 edificios y dejó a unas 80.000 personas sin hogar. Ante las amenazas de proceder igual contra otras ciudades, el gobierno se rindió el 15 de mayo. Las bajas fueron importantes, lo que muestra la fuerte resistencia a la invasión: unos 9.000 soldados y 3.000 civiles holandeses muertos y 16.000 heridos.

La familia real y el gobierno se refugiaron en Gran Bretaña, donde formaron un gobierno en el exilio que mantuvo el alma de la resistencia.

La difícil situación del rey Leopoldo de Bélgica

Simultáneamente al ataque contra Holanda, y también sin declaración de guerra, se produjo el de Bélgica. A pesar de que su ejército era más numeroso que el holandés, sus defensas fueron rebasadas. Pronto se vio la diferente combatividad entre las unidades compuestas por valones y flamencos. Mientras las primeras luchaban duramente, parte importante de las segundas se rindieron en masa tras una tímida resistencia.

El gobierno belga se refugió en Gran Bretaña, mientras que su rey decidió quedarse al frente de su ejército, compartiendo la suerte de sus hombres. Cuando el día 27 de mayo el frente se rompió, el rey Leopoldo III decidió parlamentar con los alemanes. Los invasores exigieron la inmediata rendición y que se les dejase camino libre hasta el mar. El rey aceptó, en contra de la opinión de su gobierno y de los aliados franceses y británicos. A partir de ese momento, la figura de Leopoldo III estuvo manchada y su futuro político acabado cuando llegó la victoria aliada.

A pesar de contar con un dispositivo defensivo más importante que sus vecinos del norte y que la guerra en Bélgica se pro-

FICHAS

REINA GUILLERMINA I



La reina Guillermina I de Holanda, junto a su hija la princesa heredera Juliana, en el coche real en las calles de Amsterdam el 23 de mayo de 1936.

La monarca de Holanda nació en 1880, y reinó desde 1890 hasta 1948. Sus inversiones la convirtieron en la mujer más rica de la época, y en la Primera Guerra Mundial, aunque mantuvo su neutralidad, estrechó las relaciones con Alemania. Al final de la guerra dio asilo al Kaiser e impidió que fuese extraditado. Durante el exilio, tras la invasión alemana de 1940, sus relaciones con su gobierno fueron malas, exigiendo tener más protagonismo dada su popularidad y prestigio internacional. Una importante crisis se desencadenó cuando el primer ministro Dirk Jan de Geer planteó buscar con los nazis una paz por separado, pensando que los alemanes ganarían la guerra. Guillermina se opuso terminantemente. Sus mensajes por radio fueron decisivos para mantener elevada la moral del su pueblo, en los que no dudaba en

acusar a Hitler de enemigo de la humanidad. Una bomba sobre su residencia en Inglaterra estuvo a punto de acabar con su vida, por lo que se trasladó por una temporada a Canadá. En 1944 fue condecorada con la Orden de la Jarretera, en medio de los encendidos elogios de Churchill por su determinación, calificándola del "único hombre de verdad en los gobiernos del exilio en Londres". Cuando llegó la liberación no supo aceptar de nuevo su papel secundario tras los políticos y los partidos, por lo que se sintió decepcionada. Tampoco entendió la inaplazable necesidad de dar independencia a las colonias asiáticas, por lo que comenzó a perder popularidad. El resultado fue su abdicación en 1948, tras un reinado de 58 años, en su hija Juliana. Murió en 1962, a los ochenta y dos años. [J.L.C.]



longó durante dieciocho días, sus bajas totales fueron más pequeñas que las holandesas: 7.600 soldados muertos y 15.000 heridos.

Represión y resistencia en Holanda

El 18 de mayo llegó a Holanda el nuevo gobernador del III Reich, el austríaco Arthur Seyss-Inquart. Con una política de guante blanco, la represión fue casi inexistente en los primeros tiempos, aunque procedió con toda rapidez a una total germanización y suprimió las libertades democráticas.

Sin embargo, la campaña de asimilación alemana pronto fracasó. Las continuas llamadas a la lucha que desde la BBC lanzaba la reina y la decidida acción de la izquierda holandesa llevaron a la creación de una importante red de resistencia con apoyo en la cercana Inglaterra. Por otra parte, enseguida se vio la verdadera cara de la ocupación. Más de medio millón de holan-

deses se vieron sometidos a trabajos forzados a favor de los alemanes, la mitad de ellos en Alemania. Los sindicatos clandestinos respondieron con una huelga general en 1941 (la única que se produjo en toda Europa contra los nazis), siendo ejecutados sus dirigentes. También la creación del Muro Atlántico, que debería impedir un posible desembarco aliado, provocó la destrucción y abandono de aproximadamente 30.000 viviendas, además del desplazamiento de unas 100.000 personas. A todo ello había que sumar la represión que cayó sobre la importante comunidad judía del país, que provocó que de los 150.000 judíos existentes al inicio de la guerra, sólo sobreviviesen 30.000. Los ferroviarios encargados de la deportación se pusieron en huelga y la Iglesia católica desafió a los ocupantes denunciando tal represión.

La resistencia alcanzó gran magnitud, a través de las células armadas con apoyo inglés y los pilotos que actuaron en la RAF.

Fuerzas alemanas de ocupación.

A pesar de la fuerte presencia militar germana, en Holanda la resistencia alcanzaría un fuerte desarrollo, con abundante apoyo británico.



Pero hubo también una importante resistencia civil, expresada, por ejemplo, en quienes, jugándose la vida, dieron cobijo a judíos o resistentes, entre los que destacan las figuras de Miep y Jan Gies, que ayudaron a la familia de Ana Frank. Muchos de ellos lo pagaron con la muerte o la prisión.

La Flamenpolitik en Bélgica

En Bélgica, los alemanes sometieron a una prueba lingüística a todos los prisioneros. Los que fueron aprobados como flamencos inmediatamente quedaron en libertad; los militares valones fueron en su mayor parte recluidos hasta el fin de la guerra.

Esta gran diferencia se trasladó a la lucha contra el ocupante. De las acciones de la resistencia belga contra los alemanes, se calcula que el 85% se dieron en la zona valona y en Bruselas, mientras que en la flamenca, más poblada, sólo se dio el 15% restante. La más famosa agrupación belga de resistencia fue la Red Cometa, organizada por la joven enfermera de Bruselas Andrée de Jongh, que evacuó a unos 800 pilotos aliados caídos en Bélgica y Holanda. A finales de 1943 fue descubierta y desmantelada, sufriendo una dura represión.

Mención aparte merece el caso de los judíos, que formaban una comunidad de unos 65.000 miembros al inicio de la guerra, y de los que sólo sobrevivieron la mitad. En la zona flamenca estaba el pequeño campo de concentración de Breendonk. Por este campo pasaron unos 3.600 internos, muriendo en él unos 500 y la mayor parte de los trasladados. En otro campo próximo, el de Mechelen, fueron deportados más de 25.000 judíos belgas, de los que murieron casi todos, así como 350 gitanos con idéntico final.

Los colaboracionistas

En Holanda, el partido nazi NSB, cuyo líder era Anton Mussert, alcanzó los 100.000 miembros y en la invasión ayudó a los alemanes a apoderarse de varios puentes. Pe-

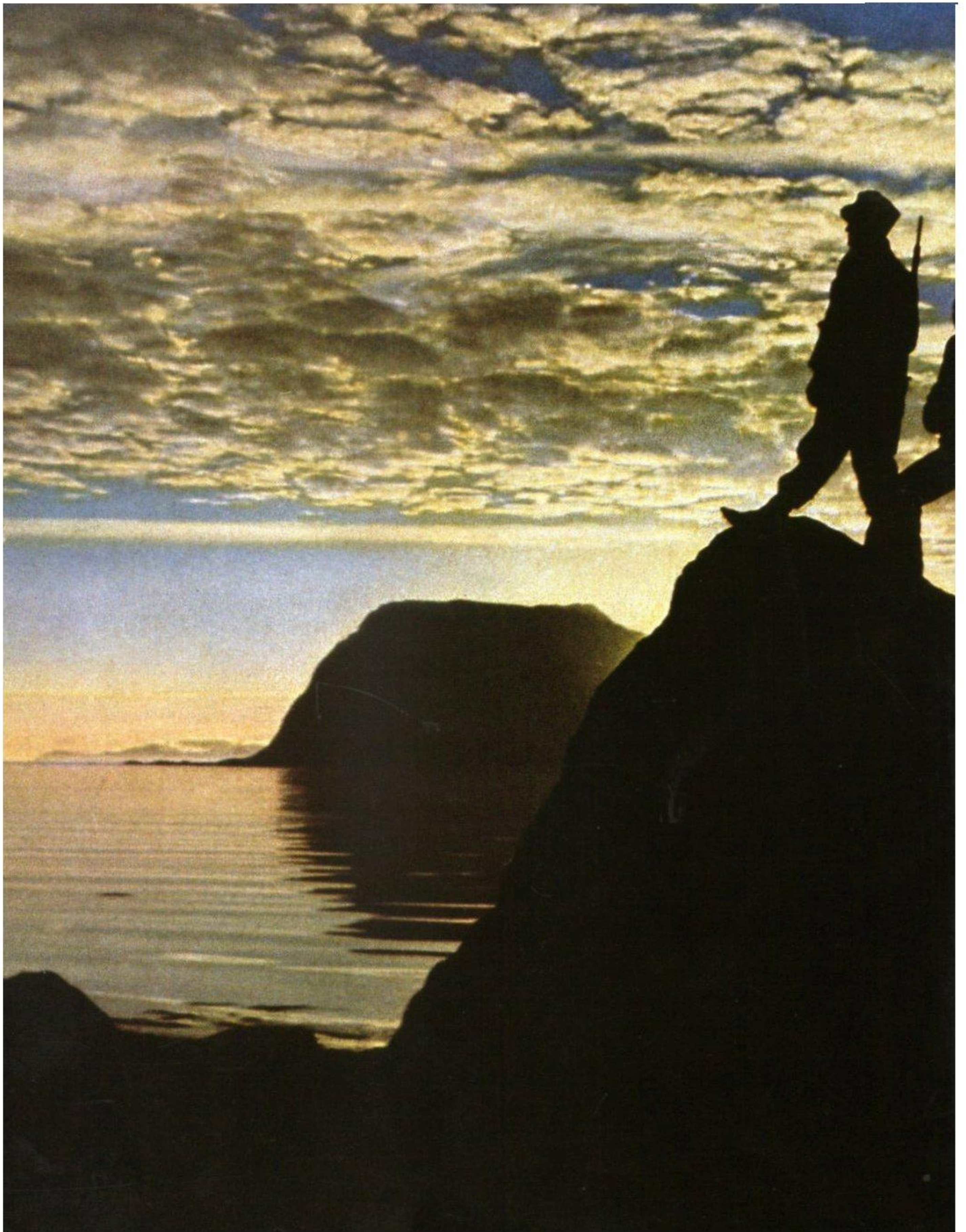


ro los nazis prefirieron apoyarse en Marinus Rost van Tonningen, que encabezaba el sector más germánico del partido. Fue la mano derecha de Seyss-Inquart y ocupó la presidencia de la banca holandesa. Alrededor de 20.000 miembros del NSB formaron parte de las SS y actuaron tanto en Holanda como en el frente ruso, Yugoslavia y Alemania.

En Bélgica el colaboracionismo se dio tanto entre flamencos como valones. Los primeros estaban agrupados en el fascista *Vlaamsch Nationaal Verbond* (VNV, "Unión Nacional Flamenca"), fundado en 1933. El VNV organizó batallones de trabajadores enviados a Alemania y fuerzas de combate en el frente del este, integradas en las SS.

Por su parte, los fascistas valones se habían organizado en el rexismo, fundado en 1930 por Léon Degrelle. Su ideología derivaba de raíces católicas de corte integrista, pero desde 1937, tras acentuar su antijudaísmo, comenzó a recibir ayuda financiera nazi. Colaboró con las fuerzas de ocupación y organizó la Legión Walonia, que luego se convirtió en la 28ª División de las Waffen-SS.

La ciudad de Sedán
fue clave para la
arrolladora victoria
alemana. La misma
resultó prácticamente
destruida por los
fuertes combates que
tuvieron lugar.





LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Juan Vázquez

I LA OPERACIÓN 'WESERÜBUNG': INVASIÓN DE NORUEGA

Después de la campaña de Polonia, en septiembre de 1939, siguió un periodo denominado por los franceses la *drôle de guerre*, ya que la actividad bélica en el frente occidental era mínima, con ambos bandos preparándose para el siguiente movimiento. La necesidad alemana de asegurarse el suministro de hierro sueco a través de los puertos noruegos y la decisión británica para impedirlo chocaron en los fiordos, dejando un dramático saldo de pérdidas humanas y materiales.

Planes simultáneos

Desde el inicio de la guerra, Winston Churchill había tratado de convencer al primer ministro Chamberlain de la importancia de cortar el suministro de hierro sueco a los alemanes, sin éxito. Pero en noviembre de 1939 el ataque soviético a Finlandia dio la excusa perfecta para una acción en Escandinavia. El plan consistía en que una fuerza expedicionaria aliada ocupara al menos el puerto de Narvik y asegurase la vía férrea hacia Finlandia a través de Suecia. Esto cortarían el suministro de hierro desde Gällivare a través de Narvik y también la comunicación por ferrocarril hacia el golfo de Botnia. De los quince millones de toneladas de mineral de hierro que la indus-

Cazadores alpinos alemanes montando guardia en uno de los fiordos. La belleza del lugar hace olvidar por momentos el drama que estaba sucediendo.

tria pesada alemana necesitaba anualmente, once procedían de las minas suecas de Gällivare y Kiruna. El mineral se embarcaba en verano en el puerto de Lulea, en el golfo de Botnia y, en invierno, al quedar este cerrado, en Narvik.

Pero los alemanes tenían sus propios planes. En octubre de 1939 la *Kriegsmarine*, bajo el almirante Raeder, propuso la conquista de Narvik y Trondheim, tanto para tomar la iniciativa contra el Reino Unido como para cortar el suministro de madera sueca a Gran Bretaña.

La carrera hacia Noruega

En el curso de una conferencia, el 30 de diciembre de 1939, Hitler, Keitel y Raeder tomaron la decisión de invadir Noruega, ante la probable intención aliada de hacer lo mismo. El incidente del buque mercante *Altmark* —abordado por el destructor britá-

nico Cossack en aguas noruegas ante la pasividad de unidades costeras escandinavas— fue el detonante de esta decisión.

Hitler ordenó, el 19 de febrero de 1940, la planificación final de la operación *Weserübung*, nombre del asalto a Noruega. El general Nikolaus von Falkenhorst, veterano de la Primera Guerra Mundial en Finlandia, fue seleccionado para dirigir la operación con su 21^{er} Cuerpo. Para independizar la operación *Fall Gelb* (caso amarillo) —la invasión de Francia, Bélgica, Holanda y Luxemburgo— se retiraron las divisiones aerotransportadas, ya que tenían prioridad para su uso en los Países Bajos. También se resolvió que era necesario ocupar Dinamarca, para contar con bases aéreas cercanas.

Mientras tanto, los aliados planeaban enviar su fuerza expedicionaria hacia mediados de marzo pero Finlandia, tras una

heroica resistencia que asombró al mundo, pidió finalmente la paz bajo la agobiante presión soviética. Esto echó por tierra los planes iniciales y le costó el puesto al primer ministro francés Daladier.

Se desarrollaron nuevos planes precipitadamente. El plan Wilfred consistía en establecer dos campos minados en aguas noruegas para bloquear el tráfico germano y provocar una respuesta. Este sería seguido del plan R-4, el desembarco de una brigada en Narvik, mientras que cinco batallones lo harían en Trondheim y Bergen y se atacaría el aeródromo de Stavanger. El comienzo de la operación Wilfred se estableció para el 5 de abril, aunque se retrasó por inconvenientes hasta el día 8.

Del otro lado del tablero, Hitler decidía iniciar su invasión el día 7, pero también sufrió demoras, y se fijó definitivamente para las 05:00 del 9 de abril.

23 de abril de 1940:
soldados de la
Wehrmacht en
territorio danés,
provocando las más
disparas reacciones,
como se aprecia en los
rostros de los
pasajeros del autobús.



Comienzan las maniobras

El despliegue aliado comenzó antes que el alemán, pues el día 4 zarparon 19 submarinos (16 británicos, 2 franceses y 1 polaco), y el 5, el *Renown* y cuatro destructores al mando del vicealmirante Whitworth, a los que luego se sumarían otras 26 unidades, que llevaban las fuerzas expedicionarias.

Las tropas alemanas destinadas a Narvik lo hicieron el 6, a bordo de los diez destructores del comodoro Friedrich Bonte. El resto de la fuerza alemana zarpó durante la noche del 6 al 7. Los alemanes llegarían a Noruega primero.

Diversos informes de la RAF avisaban de la presencia de unidades alemanas en el mar, camino de las costas escandinavas, pero se interpretaron tarde y equivocadamente, sin ser tomados como auténticas fuerzas de invasión.

Invasión de Dinamarca

Hitler no tenía, en principio, mayor interés en invadir Dinamarca, sino tan sólo en acceder a puntos clave para apoyar el ataque a Noruega. Pero estaba claro que esto sólo sería posible controlando todo el país. Alemania lanzó un ultimátum el día 9, que el gobierno danés aceptó, con el objetivo de minimizar las víctimas y evitar sufrimientos a la población civil.

Las tropas alemanas cruzaron la frontera, mientras varios desembarcos tenían lugar en Copenhague y los puntos clave para cruzar de isla a isla. Se tomaron mediante asaltos aerotransportados el aeródromo de Alborg y la fortaleza de Masnedo, que controlaba el acceso a Selandia, con nula resistencia. Sólo hubo alguna escaramuza en el sur del país y en el palacio real. En cuatro horas el país estaba bajo control efectivo de la *Wehrmacht*.

Groenlandia, territorio de soberanía danesa, fue ofrecido a los aliados por el enviado danés en Washington, que no reconoció al gobierno bajo dominio alemán. De esta forma, los aliados instalaron bases



aeronavales en Groenlandia, que demostraron su utilidad en la batalla del Atlántico.

La demora británica

El *Renown* y su escolta perdieron una oportunidad preciosa para entrar en el fiordo de Narvik antes que los alemanes, debido al mal tiempo. Algo parecido ocurrió con el *Repulse* y su escolta, que no se decidió a tomar un rumbo de intercepción hacia Trondheim, perdiendo así un valioso tiempo que resultaría decisivo.

Soldados alemanes preparándose para desembarcar en el puerto de Oslo.

Al fondo se aprecia uno de los cruceros alemanes.

Un viejo proyecto La clave de Narvik

Ya en 1929, el vicealmirante Wegener había resaltado la importancia para la marina alemana de disponer de las costas noruegas para poder concretar una ruptura del bloqueo naval británico en caso de que finalmente estallase la guerra.



Cuando el final estaba próximo, en 1945, la embrionaria resistencia danesa comenzó a hostigar a las fuerzas de ocupación.

Los alemanes habían ganado la carrera y estaban a la hora estipulada delante de sus objetivos. La invasión de Noruega fue la primera gran operación que combinaba los tres elementos: aire-mar-tierra y puede considerarse un notable éxito. La clave era el control del aire para dominar las rutas marítimas y el desembarco en los puertos de la cantidad de tropas necesaria para controlarlos.

Narvik

En la madrugada del 9 de abril de 1940, los buques destinados a Narvik entraron en el fiordo occidental, y poco después de las 4:00 lo hicieron en el fiordo de Ofot, en medio de una fuerte nevada. Bonte dejó al *Roder* vigilando la entrada y prosiguió con los

otros nueve destructores. El primer combate con los noruegos tuvo lugar en Narvik, donde los destructores alemanes hundieron, con torpedos, a los guardacostas *Eidsvold* y *Norge*. Después de este breve enfrentamiento, las tropas pudieron desembarcar sin encontrar oposición alguna.

Sin embargo, los buques alemanes de transporte y petroleros, que debían llegar como segundo escalón, fueron interceptados por los submarinos aliados y patrulleros noruegos, lo que acarrearía graves consecuencias.

Trondheim

Las defensas del fiordo de Trondheim se centraban en la fortaleza de Agdenes, que contaba con tres baterías principales: los fuertes Brettingen, Hysnes y Hambaara. Después de dejar atrás a un patrullero de

la zona que notificó su presencia, los alemanes, encabezados por el *Hipper*, penetraron en el fiordo. La batería de Hysnes abrió fuego, pero fue silenciada por ocho proyectiles del *Hipper*. El grupo de asalto alemán aprovechó la confusión para forzar el paso a toda máquina. Las piezas del fuerte Hysnes lograron averiar al destructor *Riedel*, cuando desembarcaba a la infantería, y su comandante decidió embarrancarlo en la bahía Strommen. Allí permanecería como batería hasta el día 20 y no volvería a su base hasta junio.

A las 7 de la mañana el *Hipper* y sus destructores ocupaban Trondheim y las tropas de asalto iniciaron la toma de los fuertes, contra una importante resistencia. El aeropuerto de Vaernes cayó al día siguiente. El tráfico en el aeródromo se estableció el día 13, cuando también llegaron buques de transporte. A lo largo del mes cinco batallones más llegaron por aire.

Bergen

El puerto de Bergen está situado a doscientas millas de la base naval británica de Scapa Flow, por lo que era esencial la velocidad para ganarle la carrera a la *Royal Navy*. Las defensas de Bergen se dividían en un anillo exterior y otro interior. La principal posición era el fuerte Kvarven, en el anillo interior.

Al amanecer, el grupo de asalto alemán se detuvo al amparo de los acantilados y desembarcó en torpederos las tropas que debían ocupar las baterías costeras. Pese al fuego de los cañones del fuerte Kvarven, la formación alemana logró pasar y sus cruceros iniciaron un duelo con las baterías, hasta que la *Luftwaffe* intervino, silenciando los fuertes. Apoyados por los aviones, los grupos de asalto se hicieron con el control de la ciudad y de las baterías de costa.

El aeropuerto de Bergen-Herdla recibió aviones Bf 109 E, que tendrían un escaso papel en la campaña de Noruega debido al mal tiempo, la carencia de control de radio

JUNKERS JU 52

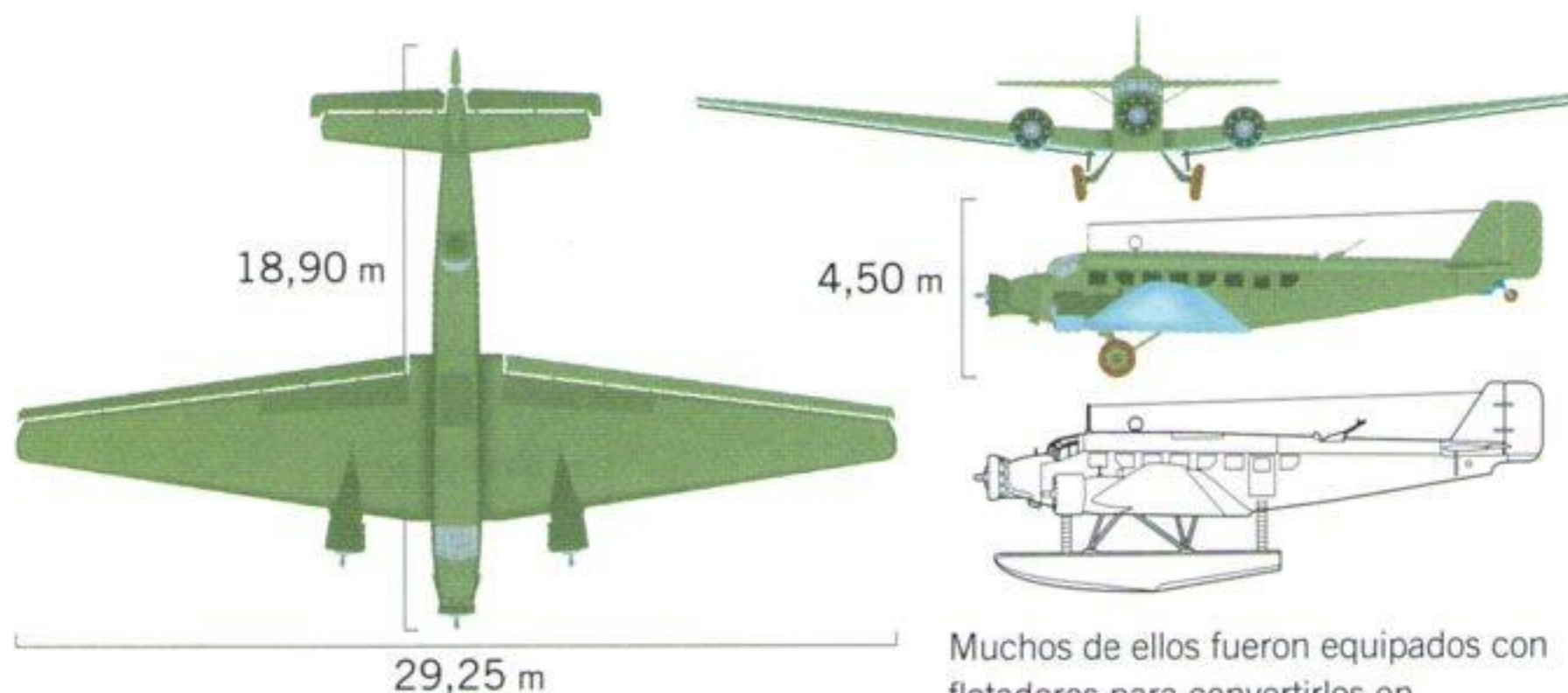
Fue diseñado como transporte civil, pero en 1934 se desarrolló una versión militar. Tuvo una participación importante en la Guerra Civil española y, posteriormente, actuaría en todos los frentes durante la Segunda Guerra Mundial. En 1944, se habían producido unos 4.850 aparatos.

FICHA TÉCNICA

Junkers Ju 52



Velocidad crucero	265 km/h
Velocidad máxima	291 km/h
Autonomía	1.200 Km
	6 horas
Peso vacío	5.700 Kg
Peso máximo	9.500 Kg
Techo de servicio	5.500 m



Muchos de ellos fueron equipados con flotadores para convertirlos en hidroaviones o con esquís para operar sobre la nieve.

El armamento defensivo habitual era una ametralladora de 7,92 mm o de 13 mm en un puesto dorsal.

Tres motores BMW 132 de 730 CV

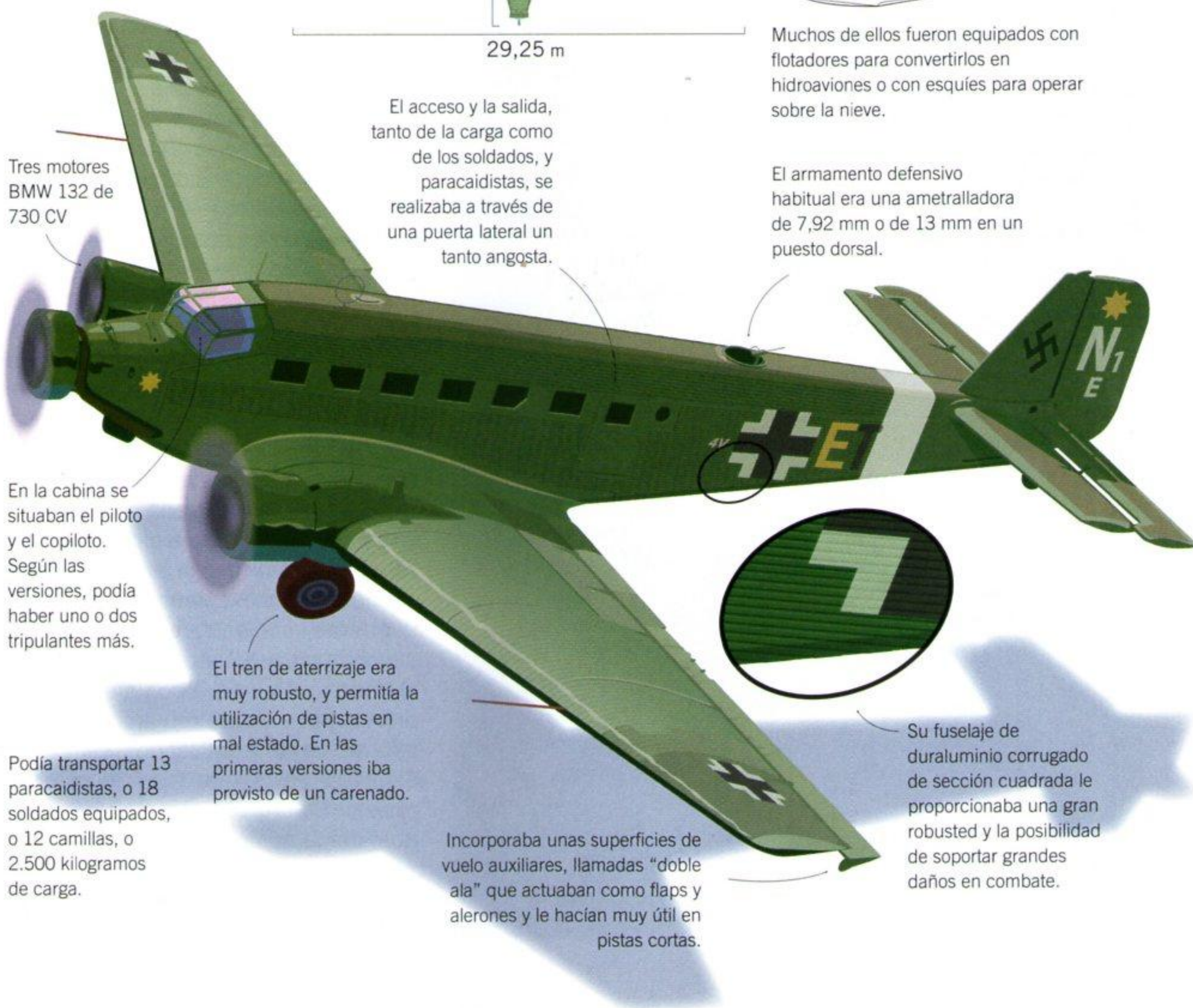
En la cabina se situaban el piloto y el copiloto. Según las versiones, podía haber uno o dos tripulantes más.

Podía transportar 13 paracaidistas, o 18 soldados equipados, o 12 camillas, o 2.500 kilogramos de carga.

El tren de aterrizaje era muy robusto, y permitía la utilización de pistas en mal estado. En las primeras versiones iba provisto de un carenado.

Incorporaba unas superficies de vuelo auxiliares, llamadas "doble ala" que actuaban como flaps y alerones y le hacían muy útil en pistas cortas.

Su fuselaje de duraluminio corrugado de sección cuadrada le proporcionaba una gran robustez y la posibilidad de soportar grandes daños en combate.

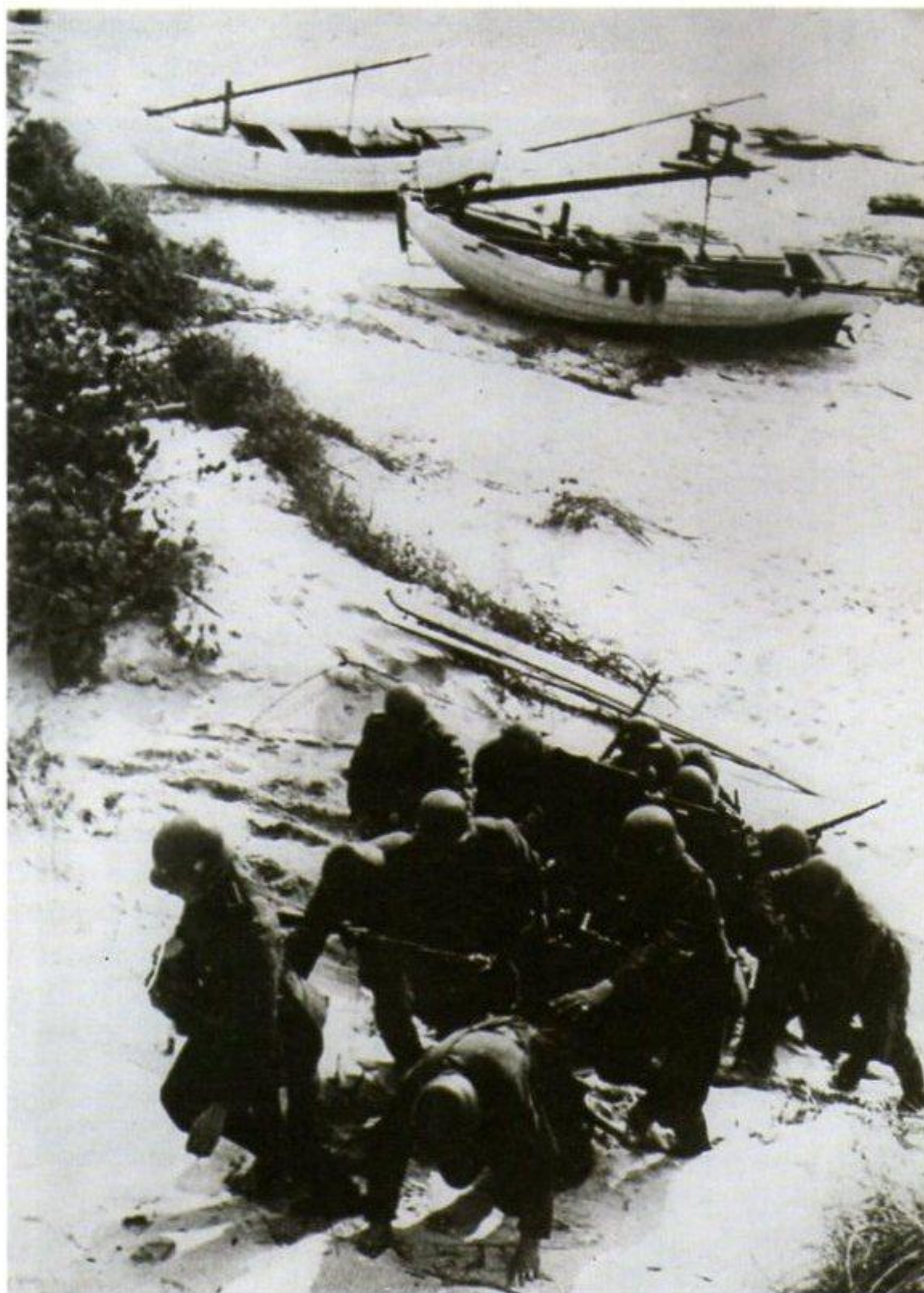


y una autonomía limitada. El papel decisivo en esta campaña lo tuvieron los bombarderos Ju 88 y He 111 y los cazas Bf 110. Los aviones de transporte Ju 52 rindieron un extraordinario servicio, transportando durante la primera semana del conflicto 29.280 soldados, 2.415 toneladas de carga y 1.178.775 litros de combustible.

Soldados alemanes arrastrando un cañón recién desembarcado. Estas pequeñas piezas podían proporcionar una ventaja decisiva en un combate.

Egersund y Kristiansand

El grupo que ocupó Egersund lo hizo sin la menor incidencia, pero no así el de Kristiansand. La espesa niebla forzó al grupo de asalto a una detención a la entrada del fiordo hasta el amanecer.



Los dos primeros intentos alemanes contra las baterías costeras resultaron infructuosos. A las 07:50 un tercer intento, disparando desde fuera del fiordo, resultó efectivo, mientras que un ataque aéreo volaba un polvorín del fuerte. Sin embargo, la niebla obligó a esperar dos horas más, hasta que la infantería desembarcada tomó por los fuertes desde tierra.

El aeropuerto de Stavanger-Sola fue tomado por los paracaidistas de la tercera compañía del 1^{er} Regimiento, transportados por doce aviones Ju 52. El aeropuerto de Sola era el más moderno de Noruega, construido en 1937. Además, estaba a 500 km de Scapa Flow, por lo que era un punto clave para hostigar en el futuro a la *Royal Navy*.

Oslo

Oslo, la capital, que se encuentra al fondo de un gran fiordo de más de 100 km de longitud, estaba defendida por las fortalezas Oskarborg y Oslofjord.

El grupo de asalto alemán, encabezado por el crucero pesado *Blücher*, seguido por el *Endem* y el *Lützow*, se adentró en el fiordo al anochecer. Las baterías de los fuertes Ranoy y Bolarne dispararon siete proyectiles, que cayeron a popa de la formación sin causar daños. Entre las 00:46 y las 03:30 desembarcaron tropas para tomar diversas instalaciones.

A las 05:21 la batería principal de Oskarsborg disparó sobre el *Blücher* y alcanzó el control de fuego antiaéreo, destruyéndolo. El comandante alemán ordenó aumentar la velocidad, pero fue inútil: un segundo proyectil impactó en el hangar de su hidroavión y provocó un severo incendio. La batería de Drobak abrió fuego en ese momento, realizando más de veinte disparos que dejaron fuera de combate la torre de control antiaéreo "B". Dos torpedos, disparados desde la costa, lo alcanzaron en la banda de babor. El maltrecho crucero salió del sector de fuego de las baterías de costa.

El *Lützow*, que lo seguía, recibió tres impactos, que inutilizaron su cañón central y la grúa de babor y provocaron un incendio. El capitán Thiele decidió invertir el rumbo y desembarcar las tropas más al sur. En medio de una gran confusión, sin noticias del buque insignia, se cruzó con el *Emden*. El último mensaje del buque insignia ordenaba a Thiele tomar el mando del grupo. Dada la inferioridad de los buques, decidió que el *Emden* desembarcase sus tropas en Moss, los torpederos en Sonsbukten y el *Lützow* en la bahía Verle. Estos desembarcos se completaron pasadas las 9 de la mañana.

Mientras, el *Blücher* se detuvo y echó el ancla. Los incendios se propagaban y quedaron fuera de control. Se intentó evacuar a las tropas transportadas y la dotación, pero muchas lanchas habían sido destruidas y los chalecos salvavidas eran escasos. La orden de abandonar el buque se dio a las 07:00 h y media hora más tarde el *Blücher* se hundió. En total, perecieron más de mil hombres.

Para el grupo principal, en el sur, no había forma de atravesar los estrechos de Drobak bajo el fuego de las baterías. Se requirió apoyo de la *Luftwaffe*, que arrojó alrededor de 500 bombas de 50 y 250 kg sobre Oscarsborg. Las tropas desembarcadas avanzaron y, al final de la tarde, sólo la batería de Bolarne permanecía en manos noruegas. Oscarsborg se rindió a las 09:00 del día 10.

La *Luftwaffe* contribuyó decisivamente en la toma de Oslo y su aeropuerto, al que llegaron refuerzos aerotransportados. En unión de las tropas desembarcadas, Oslo cayó poco después, pero el rey Haakon VII había tenido tiempo de sobra para librarse de los invasores.

En un día de combate, los alemanes habían alcanzado la mayor parte de los objetivos, a un precio relativamente alto —el crucero *Blücher* hundido y el *Königsberg* gravemente averiado— pero aceptable, teniendo en cuenta que se le había ganado la carrera a la *Royal Navy* para ocupar los puntos neurálgicos de Noruega.

FICHAS

CRUCERO PESADO 'BLÜCHER'



El crucero pesado *Blücher*, hundido al intentar penetrar en el fiordo de Oslo.

En 1935 se comenzó la construcción del *Hipper*, primero de una serie de cruceros pesados de la *Kriegsmarine* surgidos tras el tratado anglo-alemán de junio del mismo año. El segundo sería el *Blücher* y el tercero el *Prinz Eugen*. Las otras dos unidades no llegarían a completarse. Aunque fueron diseñados para enfrentarse a los cruceros franceses, el destino los llevaría por otros derroteros.

Estos poderosos cruceros fueron unidades muy equilibradas y uno de los mejores diseños de la guerra. Su relación manga/eslora era casi ideal y su casco era muy armonioso y adecuado para el Atlántico, con una extraordinaria maniobrabilidad. Desplazaba 18.000 t, su eslora era de 212 m y su manga de 22 m.

La protección, si bien no contaba con grandes espesores, era muy completa y la nave resultó muy robusta. La cintura acorazada

tenía un espesor máximo de 80 mm y cubría toda la eslora. La cubierta era doble, con espesores de 50 mm y 30 mm. Las torres tenían un blindaje máximo de 105 mm y el puente de 150 mm. El armamento consistía en ocho piezas de 20 cm, en cuatro torres dobles, a crujía, con un alcance máximo de 35.000 m y una cadencia de tres disparos por minuto. El sistema de dirección de tiro era magnífico y la precisión de las piezas sobresaliente.

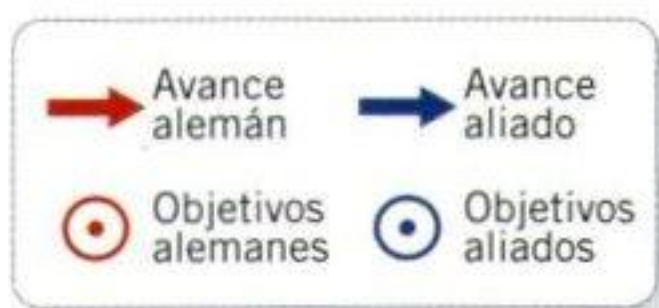
El armamento antiaéreo consistía en doce piezas de 105 mm y numerosas piezas automáticas de 37 y 20 mm, que se irían incrementando durante la guerra. Tenía una velocidad máxima de 32,5 nudos y una autonomía de 8.000 millas. La propulsión era la parte más delicada del barco y requería un mantenimiento constante y esmerado. La dotación alcanzaba los 1.500 hombres. [M.R.D.]

LA INVASIÓN DE NORUEGA

Alemania inició la operación *Weserübung* para invadir Dinamarca y Noruega. De esa forma controlarían nuevas bases aéreas y marítimas para atacar a Inglaterra y poseerían el hierro que se embarcaba en Narvik, fundamental para el desarrollo de la guerra.

INICIO DE LA INVASIÓN

El ejército alemán ganó por un día la carrera por llegar a los puertos noruegos. Los aliados renunciaron a otros objetivos y se dirigieron a Narvik y Namsos.



- Dos cruceros de batalla
- 10 destructores
- 2.000 hombres de la 3ª División de montaña

Trondheim

- Crucero *Hipper*
- Cuatro destructores
- 1.700 hombres de la 3ª División de montaña

Bergen

- Dos cruceros ligeros
- Dos buques de apoyo
- Dos torpederos
- Cinco E-boote
- 1.900 hombres de la 69ª Div. de infantería

- Crucero ligero *Karlsruhe*
- Buque de apoyo *Tsingtao*
- Tres torpederos
- Siete E-boote
- 1.100 hombres de la 163ª Div. de infantería

- Crucero pesado *Blücher*
- Acorazado de bolsillo *Lützow*
- Crucero ligero *Emden*
- Tres torpederos
- Ocho dragaminas
- 2.000 hombres de la 163ª División de infantería

24ª Brigada de Guardias Fuerza mixta francesa:

- Una *Demi-brigade*
- Una brigada de cazadores alpinos
- Una compañía de carros ligeros

Mauriceforce:

- 146ª Brigada del Reino Unido
- 5ª *Demi-brigade* francesa

Sickelforce:

- 148ª Brigada
- 15ª Brigada

- Cuatro dragaminas
- 150 hombres de la 69ª División de infantería





Junkers Ju 52

Trimotor de transporte

450 aviones participaron transportando tropas, paracaidistas y suministros generales. En la primera semana transportaron a casi 30.000 soldados.

Armamento:
Entre una y cuatro
ametralladoras de
7,92 mm



Se perdieron un tercio
de las unidades

Dotación:
2 ó 3, más 18 soldados
equipados o 12 camillas



SOLDADOS QUE PARTICIPARON EN LA CONTIENDA



Cazador alpino alemán

Participaron en
el asalto inicial,
en Narvik, con
la 3ª División de
montaña.
Unidades de la
5ª División
realizaron un
trekking para
enlazar con las
tropas asediadas
en Narvik.



Cazador alpino francés

Bien equipa-
dos para las
operaciones en
condiciones
subárticas, participa-
ron en los combates en
torno a Narvik,
encuadrados en la
13ª *Demi-brigade* de la
Legión Extranjera.

Fusil Lebel
de 7,5 mm



Soldado de infantería británico

Estaban muy mal
equipados para el
clima noruego.
Participaron en
Namsos, Andalsnes
y Narvik.

Fusil SMLE de
0.303 pulgadas



NORUEGA

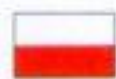


Paracaidista alemán

Participaron en los
asaltos a Oslo y
reforzaron a la
fuerza asediada en
Narvik.



Rifle Kar 98k



Soldado de infantería polaco

Una brigada
participó en Narvik.
Su equipo era
similar al de los
infantes franceses,
y poco adaptado al
clima noruego.



Soldado de infantería noruego

Participaron sobre todo
en las operaciones que
se desarrollaron en los
días siguientes a la
invasión. Su actuación
en el primer día fue
escasa y poco eficaz.



Mauser de 7,62 mm

EL HUNDIMIENTO DEL 'BLÜCHER'

El crucero pesado alemán era el buque insignia de la marina alemana enviado a capturar la ciudad de Oslo en las etapas iniciales de la Operación *Weserübung*, la invasión alemana de Noruega.



BARCOS PARTICIPANTES

Crucero pesado **BLÜCHER**



Desplazamiento	14.500 tn
Velocidad máxima	32 nudos
Blindaje máximo	80 mm
Dotación	1200 hombres

Armamento 8 piezas de 20,3 cm
16 cañones antiaéreos de 10,5 cm
cañones antiaéreos de 3,7 y 2 cm

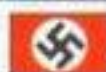
Eslora: 206 m

Manga: 21,3 m



Calado: 7,7 m

LÜTZOW, Acorazado de bolsillo



Desplazamiento	15.200 tn
Velocidad máxima	26 nudos
Blindaje máximo	80 mm
Dotación	800 hombres

Armamento 8 piezas de 15 cm
6 cañones antiaéreos de 8,8 cm
cañones antiaéreos de 3,7 y 2 cm

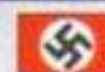
Eslora: 186 m

Manga: 20,6 m



Calado: 7,2 m

EMDEN, crucero ligero

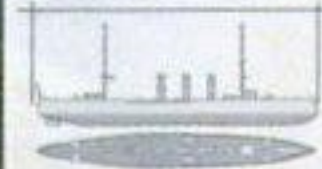


Desplazamiento	3.364 tn
Velocidad máxima	20 nudos
Dotación	394 hombres

Armamento 10 piezas de 10,5 cm
2 tubos lanzatorpedos de 45 cm

Eslora: 118 m

Manga: 5,5 m



Calado: 13,4 m





Juan Vázquez

2

LAS BATALLAS DE NARVIK

La operación *Weserübung* había dado la delantera a los alemanes en la carrera por ocupar Noruega. Pero la fuerza expedicionaria aliada se hallaba en camino. Conscientes de la importancia que tenía Narvik para controlar el suministro de hierro procedente de Suecia, los aliados redoblaron sus esfuerzos para hacerse con el control de este puerto del norte, hasta que la invasión de Francia los obligó a cambiar de planes.

La primera batalla naval de Narvik

El 10 de abril, el Almirantazgo ordenó directamente al jefe de la 2ª Escuadrilla de destructores, capitán de navío B. Warburton-Lee, que entrase en el fiordo de Ofot y atacase a las unidades alemanas presentes en Narvik. Se saltaban al vicealmirante Withworth, cuya pusilanimidad había dejado a los alemanes el camino expedito unas horas antes. Esa madrugada, en medio de una espesa niebla, los cinco destructores británicos de la clase "H" —*Hardy*, *Hunter*, *Havock*, *Hotspur* y *Hostile*—, penetraron sigilosamente en el fiordo.

Bonte, comandante de la flotilla de destructores germana, había dispuesto dos buques en el fiordo de Ballangen —*Thiele* y

Arnim— y tres en el de Herjangs —*Giese*, *Zenker* y *Koellner*—. El *Roeder* había patrullado la entrada del fiordo durante la noche y, junto con los destructores *Heidkamp*, *Künne*, *Schmitt* y *Lüdemann*, estaba en el puerto de Narvik.

A las 05:20, el *Hostile* y el *Hotspur* se separaron de la formación, en busca de las baterías que en realidad no existían, y los tres restantes se dirigieron a Narvik, donde diez minutos después se desató el infierno. Los británicos lanzaron quince torpedos, abrieron fuego contra los buques atracados en el puerto y se alejaron rápidamente. El *Heidkamp*, con el comodoro Bonte —jefe de la escuadrilla alemana—, y el *Schmitt* se hundieron. Los ingleses realizaron una nueva pasada por el puerto, hundiendo esa vez a siete mercantes y un guardacostas noruego; otros dos destructores alemanes quedaron fuera de combate y seis mercantes, gravemente averiados.

Tras haber recibido el impacto de un torpedo, esta nave perdió por completo la sección de popa, quedando inutilizable.

Los cinco destructores alemanes restantes sorprendieron a los ingleses en su retirada. El *Hardy*, el *Hunter* y el *Hotspur* quedaron fuera de combate. El *Hunter* se hundiría en pocos minutos. El *Hardy* embarrancó para evitar su hundimiento y la dotación desembarcó a Warburton-Lee, cuyas graves heridas produjeron su muerte a los pocos minutos. La primera batalla se había cobrado las vidas de los dos comandantes enfrentados.

Segunda batalla naval de Narvik

El día 13 el acorazado británico *Warspite* y nueve destructores penetraron en el fiordo de Ofot, apoyados por aviones embarcados. Uno de los *Swordfish* atacó y hundió con bombas al submarino U-64, el primero hundido por un avión en la guerra.

El destructor alemán *Kunne* se retiró después de intercambiar unos disparos desde siete millas. El inmovilizado *Koellner* fue destruido por los disparos de 120 mm de los destructores y de 381 mm del *Warspite*.

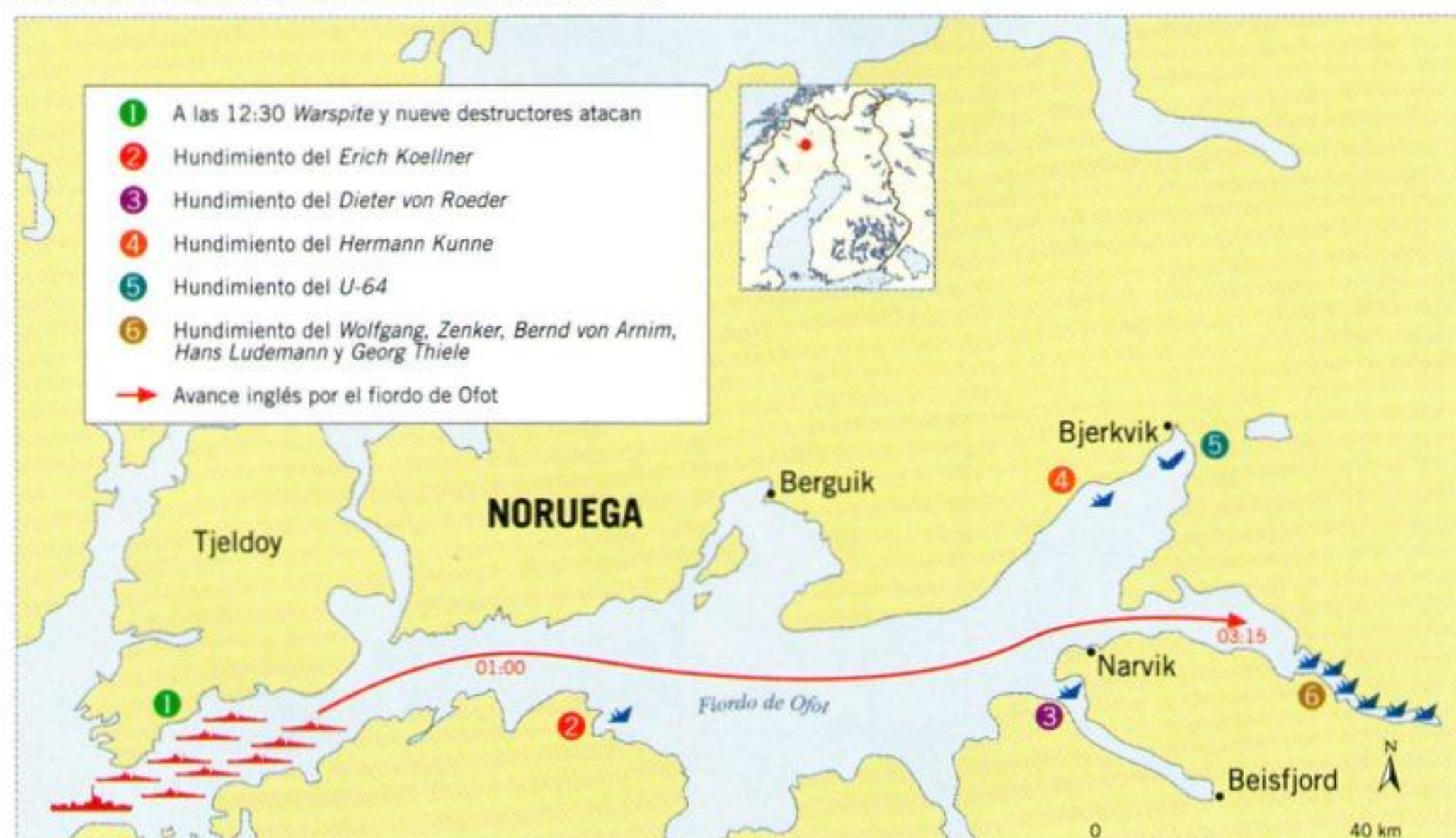
Los destructores *Kunne*, *Zenker*, *Arnim* y *Lundeman* salieron del puerto para enfrentarse a la escuadra inglesa. Consiguieron averiar a los destructores *Cossak* y *Punjab* antes de retirarse ante la lluvia de proyectiles británicos. Se introdujeron en el fiordo de Herjangs, siendo atacados por diez aviones del *Furious* que no lograron impacto alguno. El *Giese* y el *Thiele*, mientras salían del puerto, fueron alcanzados por el fuego británico. El *Thiele* logró reunirse con los otros cuatro, pero el *Kunne* varó en la orilla. El *Cossack* penetró en el puerto de Narvik, donde sólo se encontraba el semi-hundido *Roeder*, que alcanzó con los disparos de sus torres proeles al británico, que encalló en el sur de la ensenada. Finalmente, el *Roeder* sucumbió a una salva de torpedos.

Los cuatro destructores alemanes sobrevivientes entraron en el fiordo de Rombaks. El *Thiele* lanzó una cortina de humo con boyas y permaneció al acecho. Los otros tres embarrancaron y fueron dinamitados por sus dotaciones. El destructor bri-

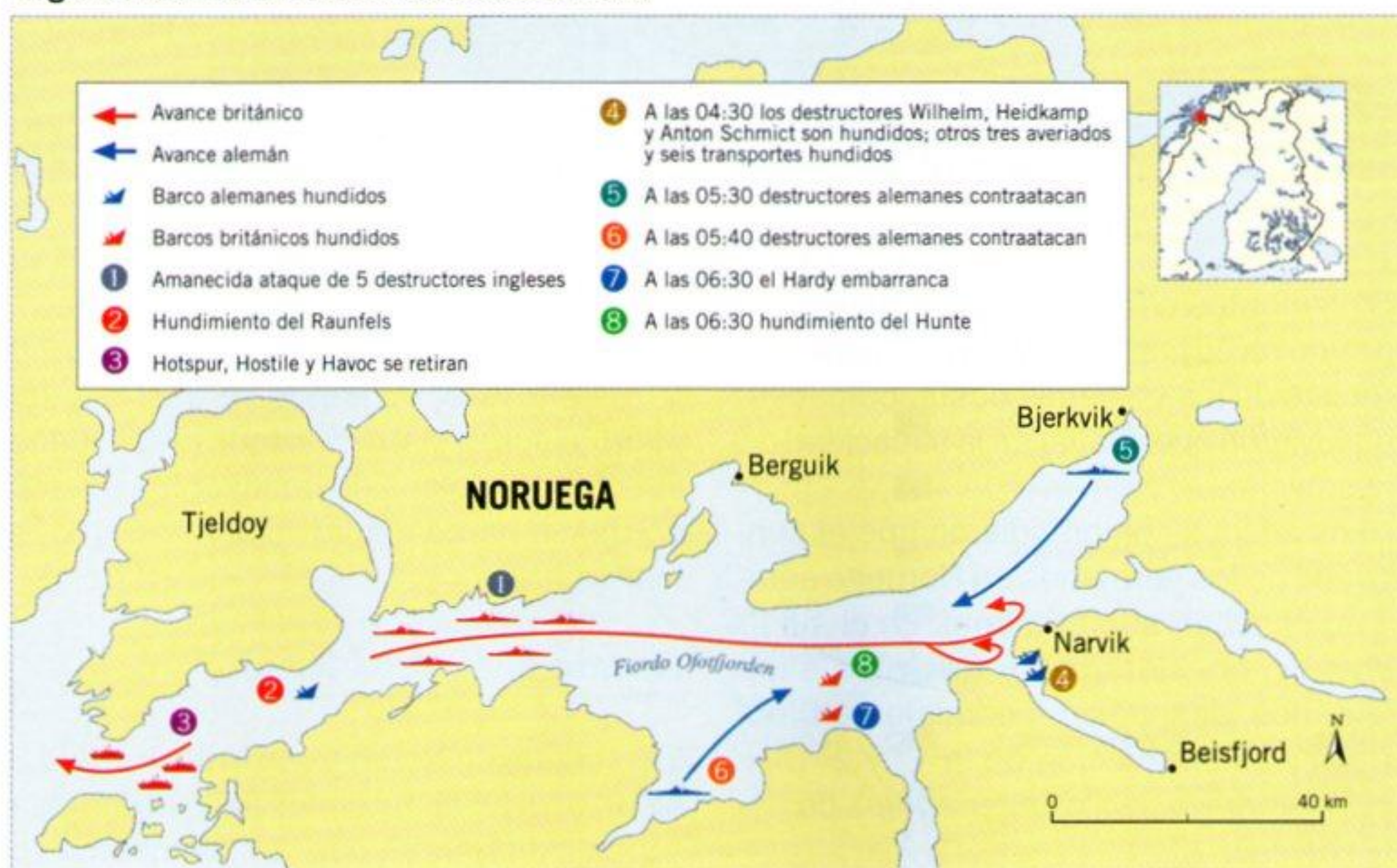
31 de mayo de 1940:
la ciudad de Narvik en llamas después de uno de los ataques de la aviación británica.



Primera batalla de Narvik (10 de abril de 1940)



Segunda batalla de Narvik (13 de abril de 1940)



La edelweiss (flor de nieve), característica flor de los Alpes, se adoptó como insignia de los Gebirgsjäger (cazadores de montaña alemanes).

tánico *Eskimo* penetró en el fiordo y fue alcanzado por las piezas de 12,7 cm del *Thiele* y por su único torpedo, que le destrozó la proa, quedando embarrancado. Finalmente, el *Thiele* embarrancó en la orilla meridional del fiordo y fue abandonado por la dotación.

Los diez destructores del comodoro Bonte habían sido destruidos y los aliados

tenían ahora el control del fiordo de Ofot y del puerto de Narvik.

Acciones aéreas

La flota submarina británica, desplegada el día 4, había hundido 6 de los 7 transportes del primer escalón alemán, 2 de los 3 pe-



Una de las factorías de aceite de pescado de Vaagso en llamas tras la incursión de los comandos británicos, el 27 de diciembre de 1941.

troleros grandes y, posteriormente, 7 de los 38 siguientes cargueros. Esto constituyó un serio revés para los planes alemanes de refuerzo de las unidades desembarcadas, que tuvieron que confiar en la capacidad de la *Luftwaffe*.

Los aliados comprendieron que el punto débil de los germanos en Noruega estaba en el sector septentrional. En el sur la situación era claramente favorable a los alemanes, después del dominio de Dinamarca y la destrucción de la 1ª y 2ª Divisiones noruegas en los alrededores de Oslo el día 10.

La RAF comenzó tímidas operaciones contra los puntos de desembarco germano. El día 12, los Hampden de los escuadrones 44 y 50 atacaron Kristiansand, dando lugar a una verdadera batalla aérea, cuando fueron interceptados por los cazas Me 109. Los alemanes perdieron cinco aparatos, por siete bombarderos británicos abatidos. Bergen fue atacado en varias ocasiones, principalmente por los Skua bri-

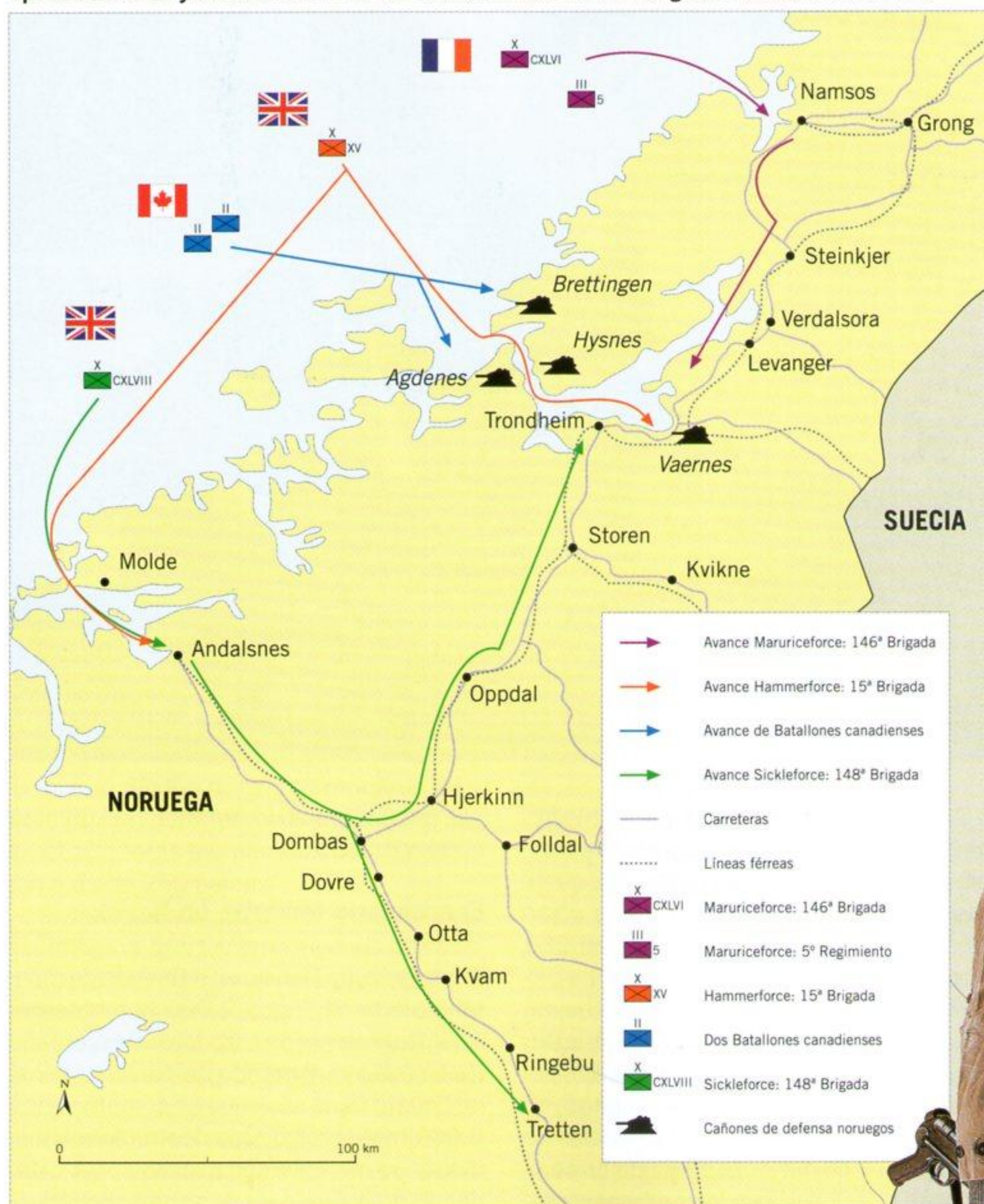
tánicos, que lograron hundir, el día 14, al carguero *Barenfels*.

A lo largo de las siguientes semanas los cazas Me 109, actuando ya desde aeropuertos noruegos, rechazaron los aislados intentos británicos de hostigar los puntos de desembarco y aprovisionamiento alemanes.

Fracaso aliado en el centro

En el centro de Noruega, en la noche del 15 al 16, tuvo lugar el comienzo de la llamada "operación Henry", con el desembarco de una pequeña fuerza naval en Namsos seguida de la 146ª Brigada y el día 19, de la 5ª *Demi-brigade* francesa, ambas formando una unidad denominada *Mauriceforce*. El día 18, la 148ª Brigada, que integraba la llamada *Sickelforce*, comenzó a desembarcar en Aandalsnes. El objetivo de ambas fuerzas era realizar un movimiento envolvente contra Trondheim. Esta localidad era considerada de vital importancia por

Operación «Henry». Desembarco de las fuerzas aliadas en Noruega (del 11-IV al 23-IV de 1940)



Cazadores de montaña De los Alpes a Noruega

Acabada la breve campaña polaca, algunos regimientos de *Gebirgsjäger* fueron enviados a la frontera germano-francesa. A principios de abril de 1940, la 3ª División del general Diethl fue embarcada con rumbo a Noruega.



los noruegos para comenzar un contraataque, debido a su importancia económica y política.

La campaña en el centro de Noruega resultó un sonoro fracaso aliado. Durante algo más de dos semanas, los 12.500 hombres desembarcados en Namsos y Aandalsnes, recorrieron distancias considerables, para finalmente tener que reti-

rarse por donde habían llegado, sin alcanzar su objetivo. Y ello frente a fuerzas inferiores en número. Las razones de este fracaso son dos fundamentalmente: las deficiencias logísticas y la superioridad aérea alemana. El cuerpo expedicionario carecía de artillería, tanques, medios de transporte adecuados y suministros.



Gebirgsjäger
(cazadores alpinos)
alemanes utilizando
lanchas neumáticas
para cruzar uno de los
fiordos. Las
comunicaciones eran
un auténtico problema.

Ante el hostigamiento de la *Luftwaffe*, los británicos comenzaron a evacuar el sector de Aandsnes la noche del 29, mientras que el rey Haakon se trasladaba a Narvik. En total, fueron evacuados 5.084 hombres a lo largo de tres noches. La *Sickleforce* había sufrido más de 1.400 bajas.

La *Mauriceforce* no tuvo mejor suerte. Los constantes ataques de la *Luftwaffe* y el desembarco de unidades alemanas en Kirknesvaag condujeron a la evacuación de Namsos el 3 de mayo. La evacuación complicó las relaciones con los noruegos, que se sintieron abandonados a su suerte. La 3ª División noruega se rindió el 1 de mayo, seguida poco después por la 5ª División. Numerosos soldados noruegos se internaron en las montañas, donde algunos de ellos comenzarían un activo aunque limitado movimiento de resistencia.

El 5 de mayo se rendía el último bastión ubicado en el centro de Noruega, la fortaleza de Hegra, donde 300 soldados norue-

gos habían resistido durante casi un mes el cerco alemán.

El escenario terrestre en Narvik

Entre tanto, en Narvik, la 3ª División de montaña alemana —unos 2.000 hombres del 139º Regimiento de cazadores de montaña (*Gebirgsjäger*) al mando del teniente general Eduard Dietl, a los que se sumaron unos 2.600 marineros de los destructores hundidos— se mantuvo con escaso apoyo exterior. El gran fiordo y sus aguas circundantes eran un feudo de la *Royal Navy* —que contaba con siete cruceros y cinco destructores, al mando de lord Cork—. Sólo la *Luftwaffe* se aventuraba, con limitaciones, hasta esas latitudes. Las fuerzas aliadas se incrementaron con posteriores desembarcos en el norte de Narvik y la 6ª División noruega. La 24ª Brigada de guardias constaba del 1º Batallón *Irish Guards*, el 1º *Scots Guards* y el 2º *South Wales Borderers*, apo-

yada por tropas polacas y los *Chasseurs Alpins* (cazadores alpinos franceses).

Las operaciones en torno a Narvik a lo largo de los dos meses siguientes pueden dividirse en cuatro fases: la primera, hasta comienzos de mayo, cuando aún se consideraba el asalto por mar; la segunda, el traslado de la brigada al sur de Narvik para bloquear el avance alemán desde Trondheim; la tercera, simultánea, que culminó con la captura de la población por los franceses, polacos y noruegos; y la cuarta, la evacuación de las tropas aliadas.

La primera fase de las operaciones terrestres

La segunda quincena de abril transcurrió entre discusiones entre el alto mando inglés y los políticos de Whitehall sobre la conveniencia de atacar desde el mar. Aunque, casi a diario, los destructores y cruceros hostigaban a los alemanes, sólo se realizó un bombardeo naval en regla el día 24, que apenas molestó a los defensores. El mismo día los noruegos atacaron desde el norte, pero fueron frenados por las ametralladoras alemanas, que les causaron más de 250 bajas.

El día 28 llegó una *demi-brigade* de *Chasseurs Alpins*, que tuvieron muchas dificultades para moverse en la nieve profunda. A finales de mes volvió a plantearse el asalto directo por medio de un desembarco pero, debido a la carencia de lanchas adecuadas y a la solidez defensiva, fue finalmente descartado. El 4 de mayo, el crucero polaco *Grom* fue hundido por una bomba de la *Luftwaffe* ante Narvik. El plan de atacar desde el mar fue olvidado, a pesar de la insistencia del nuevo primer ministro, Churchill.

La segunda fase

Fuerzas alemanas avanzaban desde Trondheim, unos 550 km al sur, y se imponía hacer algo. El terreno era difícilísimo, muy montañoso, cubierto de nieve y sin margen de maniobra. La única localidad de cierta

FICHAS

HMS 'WARSPITE'



La presencia del acorazado HMS Warspite resultó decisiva durante la segunda batalla de Narvik.

Los acorazados de la clase "Queen Elizabeth", a la que pertenecía el *Warspite*, habían participado en la Gran Guerra y eran el mayor desarrollo de los *superdreadnoughts*, armados con ocho piezas de 381 mm, protegidos por una coraza muy adecuada y con una velocidad máxima de 23 nudos. Entre 1924 y 1934 fueron sometidos a una extensa reconstrucción y modernización, mejorando el armamento antiaéreo, sustituyendo las dos chimeneas por una única y montando una catapulta para un hidroavión. Las superestructuras fueron reformadas y la elevación de las piezas se aumentó, incrementando el alcance hasta los 30.000 m. Su desplazamiento era de 35.000 t

a plena carga y su eslora de 195 m, con una manga de 31,7 m. Su autonomía era de 7.500 millas y la dotación de más de 1.100 hombres. Además de las ocho piezas de 381 mm, montaba ocho de 152 mm, ocho de 102 mm antiaéreas, 32 de 40 mm y otras de menor calibre. Su cintura acorazada tenía un espesor de 330 mm y la cubierta de 127 mm. En las torres el blindaje llegaba a los 330 mm y en el puente a los 152 mm.

El HMS *Warspite* tuvo una intensa vida durante la Segunda Guerra Mundial y participó en numerosas operaciones. Fue alcanzado por un misil Hs-293 en Salerno en 1943 y resultó gravemente averiado por una mina al año siguiente. Sería desguazado en 1947. [R.D.]



Soldados alemanes en la cubierta de una unidad de la *Kriegsmarine* a punto de desembarcar en uno de los fiordos noruegos.

entidad era Bodo, a unos 160 km al sur de Narvik. Entre esas dos poblaciones no había comunicaciones por tierra, sólo la inhóspita tundra.

Los británicos consideraban intransitable ese terreno, olvidándose de que varias unidades noruegas lo habían atravesado sin dificultad. Por ello decidieron enviar cinco compañías independientes (llamadas *Scissorsforce*, "fuerza tijeras"), por medio de destructores, para establecer posiciones de bloqueo. Aunque era un preludio de las futuras acciones de comandos, estas compañías no estaban entrenadas ni sus mandos preparados para ese tipo de operaciones, por lo que se comportaron como unidades regulares, sin resultado positivo.

Los alemanes habían enviado a dos batallones reforzados de su 2ª División *Gebirgsjäger* hacia el norte. En cuatro días cubrieron 160 km de un terreno muy difícil.

Entre el 15 y el 18 de mayo los *Scots Guards*, apresuradamente enviados hacia el sur, opusieron una efímera resistencia en

Dalsklubben, hasta que fueron flanqueados por los alemanes. Pocos días después, tuvo lugar otra pequeña acción en Krokstenden, que tampoco logró frenar el avance de los *Gebirgsjäger*. Para empeorar las cosas, la *Luftwaffe* atacó a los barcos que transportaban a los *Irish Guards* el día 14, hundiendo un transporte y causando muchas bajas entre la plana mayor. Los restos de este batallón mantuvieron un encuentro con los alemanes en la zona boscosa alrededor de Pothus, pero aviones He 111 y Me 110 atacaron las posiciones británicas mientras los esquiadores los flanqueaban. Ante el riesgo de quedar cercados, los *Guards* se retiraron.

Tercera fase: cerco sobre Narvik

Entre tanto, en Narvik los aliados por fin atacaron la ciudad, que se había convertido en un objetivo más político que militar. Churchill se estaba impacientando ante la tardanza en capturarla, ya que además de impedir el tráfico de hierro hacia Alemania,



Soldados británicos contemplando las llamas producidas por el incendio de un depósito de combustible, alcanzado por los bombarderos alemanes.

se trataba de obtener una victoria y de preservar una parte del territorio de Noruega para el rey Haakon y su gobierno.

Los aliados se reforzaron con dos batallones de la Legión Extranjera – la 13ª *Demi-brigade*– y una brigada polaca con cuatro batallones conocidos como los *Chasseurs de Montagne*. Los noruegos aportaban dos brigadas. El único apoyo aéreo era el que podía proporcionar el portaaviones *Ark Royal*.

La situación para los alemanes no era mejor que hacía un mes. El flujo de suministros era constante, utilizando los Ju 52, pero escaso. Muchos marineros desembarcados habían sido repatriados a través de Suecia, pues su valor como infantería era bajo. La gran baza alemana era su superioridad aérea.

El 10 de mayo llegó el nuevo comandante británico, Auchinleck. Dos días después, durante la noche, desembarcaron los dos batallones de la Legión Extranjera, con cuatro tanques Hotchkiss recién llegados, en



Bjerkvik, tras un intenso bombardeo naval. Los polacos hicieron una aproximación por terreno muy difícil y completaron el cerco de Narvik por el norte. A los alemanes sólo les quedaba una estrecha ruta de escape a través de la línea de ferrocarril hacia Suecia. Las tropas noruegas se hicieron con el control de la meseta Kuberg, que dominaba los alrededores de Narvik desde el nordeste. En la noche del 14, los alemanes luchaban contra los noruegos al norte y nordeste y contra los franceses al oeste.

El final parecía cercano pero el ataque se estancó. El día 23, una reunión entre los mandos de todos los aliados resolvió que

El apoyo aéreo como papel de la Luftwaffe

Desde sus orígenes, la *Luftwaffe* fue concebida como lo que significa su nombre: el “arma aérea” del ejército, destinada al necesario control del aire para apoyar las operaciones terrestres y navales.



10 de junio de 1940.
Soldados aliados desembarcando en la pequeña localidad de Bjervik, al norte de Narvik.

era necesario establecer una gran base en el norte, preferentemente en Tromsø, donde también podría establecerse el gobierno noruego. Para ello eran necesarias unas fuerzas que sus gobiernos, dada la invasión alemana en Francia, no estaban dispuestos a proporcionar.

Dos días después llegó un formidable refuerzo para Dietl: dos compañías de paracaidistas (*Fallschirmjäger*). Entre tanto, la actividad de la *Luftwaffe* hundía a los destructores *Grom*, *Afridi*, *Bison* y la corbeta antiaérea *Curlew*.

La breve ocupación de Narvik

En la noche del 27 de mayo, dos batallones de la Legión, uno noruego y una sección de tanques atacaron desde Öyord, mientras que los polacos hacían lo mismo, en pinza, sobre Ankenes y los *Chasseurs Alpins* progresaban sobre la vía de ferrocarril.

Con la llegada del día lo hizo también la *Luftwaffe*, pero Narvik estaba perdido. Además, ese día la RAF se hizo notar desde

sus nuevos aeródromos en Barduffos y Skaanland, haciendo 52 salidas los Hurricane y 42 los Gladiator. A las 17:00, los noruegos penetraban en Narvik.

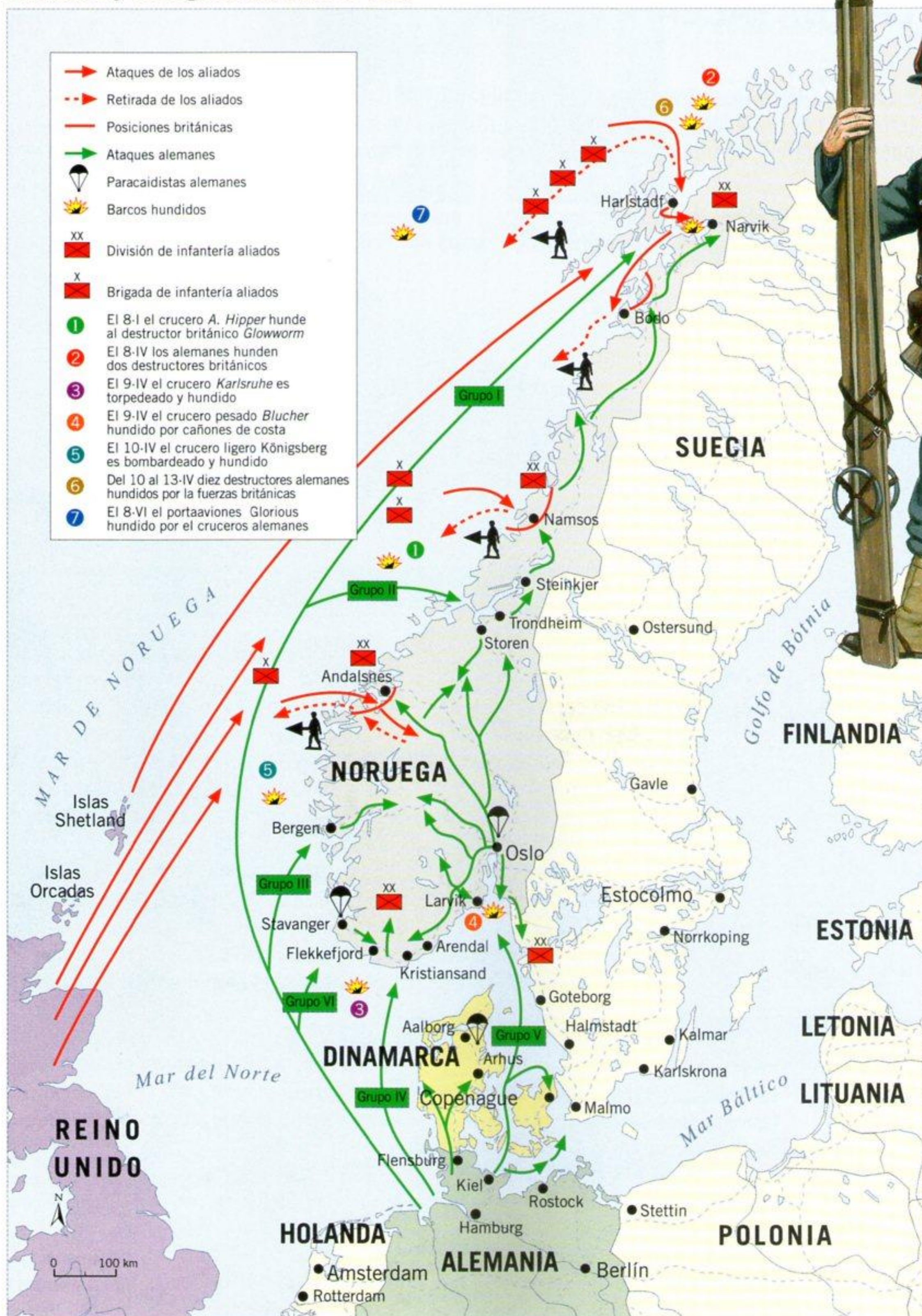
Las fuerzas de Dietl se retiraron hacia el interior, estableciendo posiciones defensivas en las montañas cercanas a Suecia, en Haugfjell, Bjornfjell y Rundfjell.

Pero la ocupación de Narvik por los aliados fue demasiado breve. Desde el día 21, ante la situación en Francia, los gobiernos aliados contemplaban evacuar Noruega. Finalmente, tras la recomendación de los jefes de Estado Mayor, el día 31 se decidió abandonar Narvik.

El 2 de junio fue evacuado Bodo. Los militares noruegos montaron en cólera, al sentirse traicionados. En cambio, el rey y el gobierno parecían comprender la situación y se resignaron al exilio, partiendo a bordo del *Devonshire* la noche del día 7.

La evacuación de Narvik se completó el 8 de junio. Pero la *Kriegsmarine* se encargaría de amargar aún más este final, pues estaba en curso la "operación Juno".

Dinamarca y Noruega (de abril a junio de 1940)



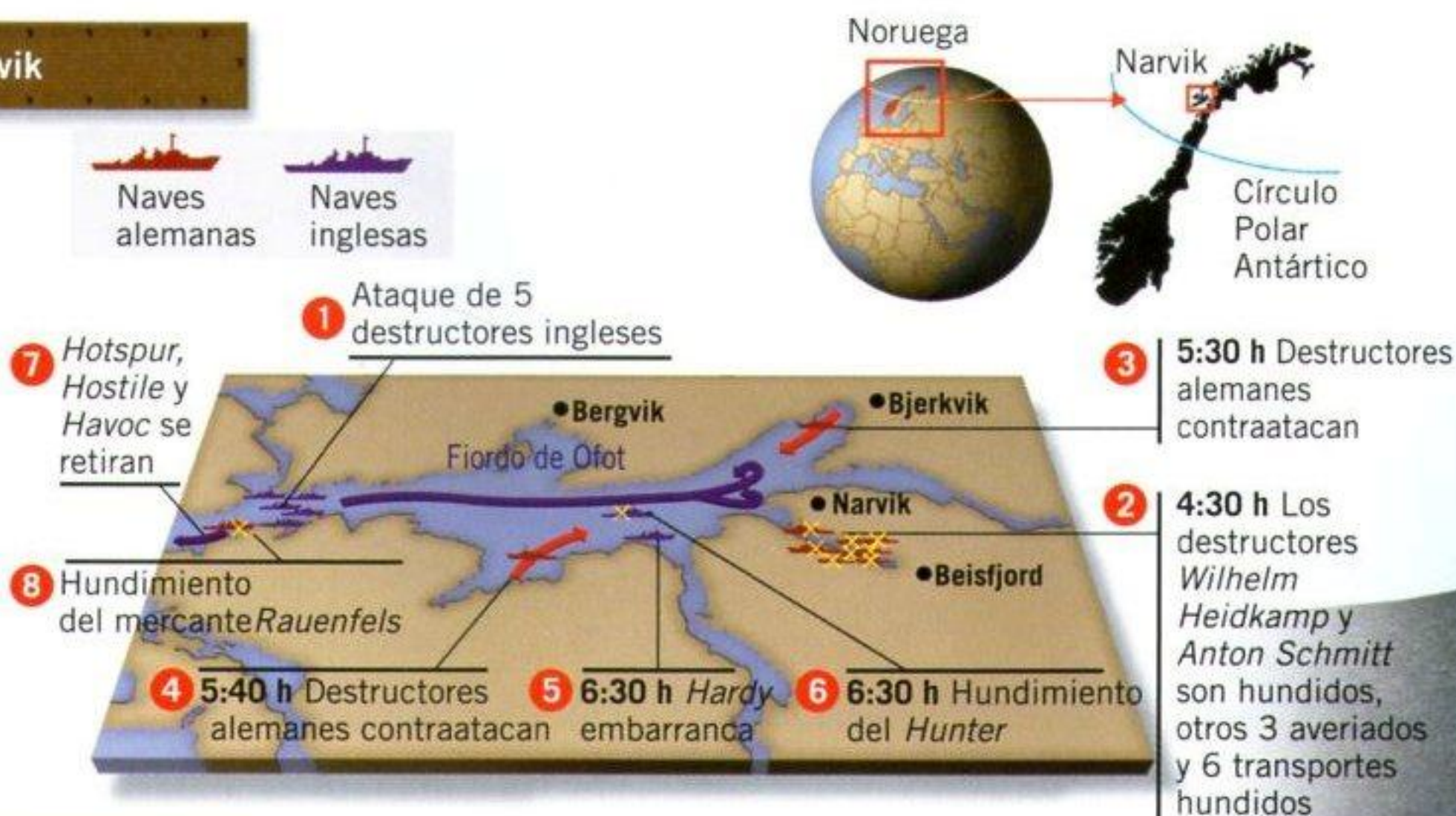
Soldado noruego de infantería, equipado con esquís. Las tropas noruegas esataban mejor equipadas para esta zona de combate que las británicas.

LAS BATALLAS DE NARVIK

En abril de 1940 Gran Bretaña y Alemania libraron dos batallas navales y una terrestre. Los británicos lograron destruir parte de la flota alemana en la zona del puerto de Narvik, pero finalmente se retiraron tras los enfrentamientos en tierra firme.

Primera batalla de Narvik

Al amanecer del día 10 de abril de 1940, Warburton-Lee entró con los destructores *Hotspur*, *Hostile*, *Hardy*, *Hunter* y *Havock*, y sorprendió a varios de los navíos de Bonte. Sin embargo, otros destructores alemanes desplegados en los flancos sorprendieron a los británicos y hundieron al *Hunter* y al *Hardy*.



Segunda batalla de Narvik

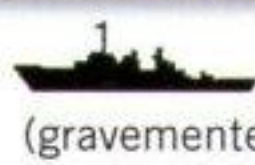
El día 13 de abril penetraban en el fiordo de Ofot el acorazado *Warspite* y otros 9 destructores británicos, que acabaron con los destructores alemanes supervivientes del día 10.



Pérdidas británicas



Hardy
Hunter



Hotspur
(gravemente dañado)

Otras pérdidas británicas



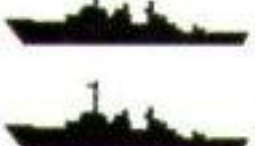
Portaviones *Glorious*



Crucero *Effingham*



Destructor *Acasta*



Destructor *Ardent*



Destructor *Gurkha*



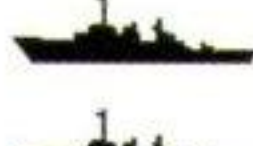
Destructor *Glowworm*



Pérdidas alemanas



Z21 *Anton Schmitt*



Z22 *Wilhelm Heidkamp*



Z17 *Diether von Roeder*



Z2 *Georg Thiele*



Z9 *Wolfgang Zenker*



Z11 *Bernd von Arnim*



Z12 *Erich Giese*



Z13 *Erich Koellner*



Z18 *Hans Lüdemann*



Z19 *Hermann Kunne*

Submarino U-64



Destructor alemán Z2 Georg Thiele

Desplazamiento: 3.150 t

Dotación: 325 hombres

Armamento: 5 piezas de 127 mm, 4 cañones de 37 mm, 4 de 20 mm y 8 tubos lanzatorpedos

Velocidad: 38 nudos



Kommodore
Fredrich Bonte



Capt. Bernard
Warburton-Lee

Condecoraciones

Tanto el comandante alemán Friedrich Bonte como el capitán británico Bernard Warburton-Lee murieron en el combate y recibieron póstumamente la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro (a) y la Cruz de Victoria (b) respectivamente.



(a)



(b)



Acorazado Warspite

Desplazamiento: 31.315 t

Dotación: 951 hombres

Armamento: 8 piezas de 381 mm, 16 piezas de 152,4 mm y 12 piezas de 114 mm AA

Velocidad máxima: 25 nudos



Destructores británicos clase H

Desplazamiento: 1.400 t

Dotación: 145 hombres

Armamento: 4 piezas de 102 mm, 4 piezas de 119,4 mm y 8 tubos lanzatorpedos

Velocidad: 36 nudos

Tercera batalla de Narvik

Una vez finalizada la batalla naval, las operaciones en torno a Narvik prosiguieron el 15 de abril con masivos desembarcos de tropas aliadas, que a pesar de arrinconar a los alemanes contra la frontera sueca, no lograron acabar con ellos, y se vieron obligadas a reembarcar y abandonar Noruega.



24ª Brigada de guardias (fuerza de elite inglesa) en abril de 1940



Operaciones de la 1ª DLC francesa en mayo de 1940



Unidades polacas



Divisiones noruegas



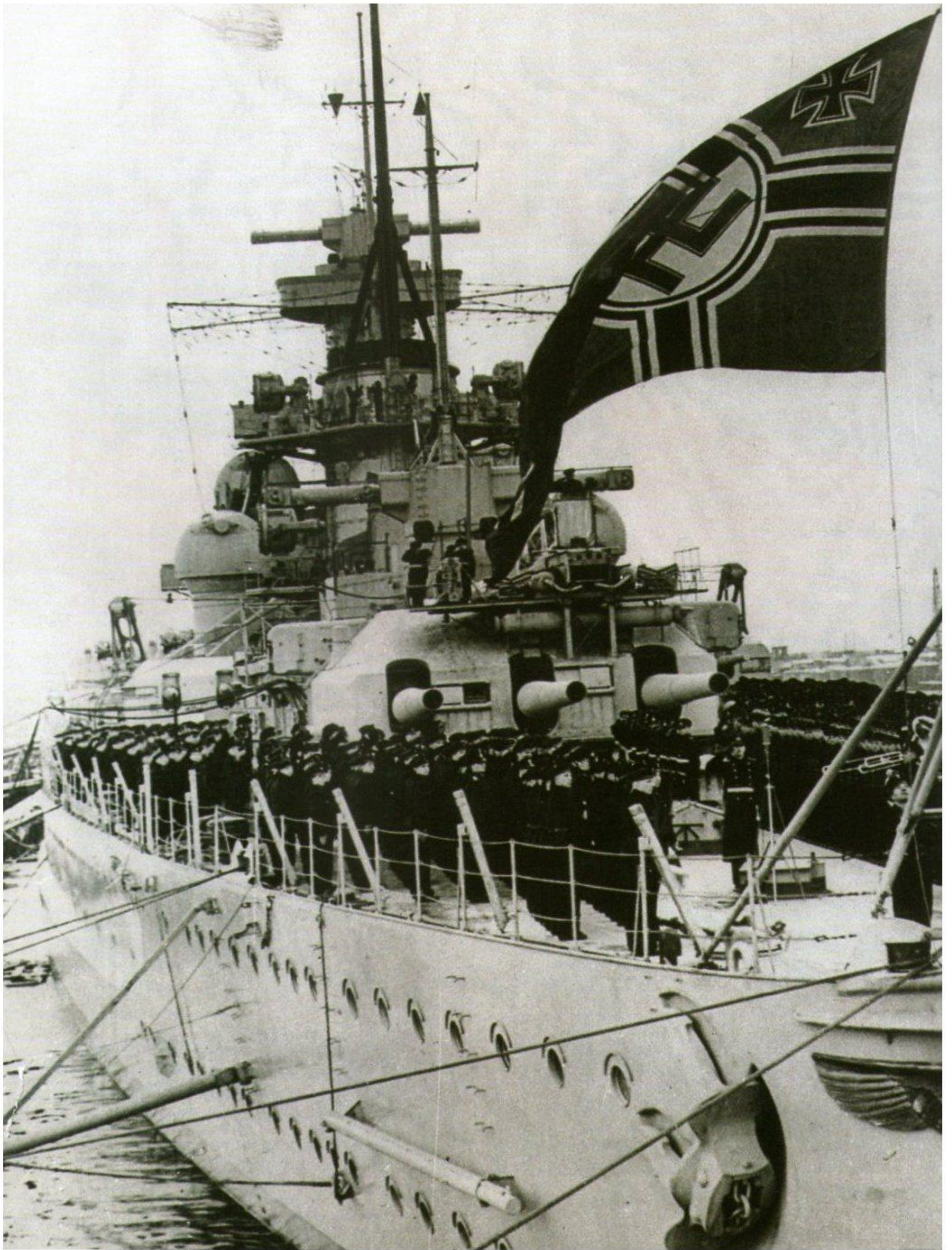
Posiciones alemanas a finales de abril de 1940



Posiciones alemanas el 3 de abril de 1940



Paracaidistas alemanes



LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Juan Vázquez

3 DE LA OPERACIÓN JUNO AL FIN DE LA GUERRA EN NORUEGA

La retirada de los aliados de Noruega aseguró al III Reich el control de los embarques de mineral de hierro sueco y múltiples bases navales desde donde actuar contra los británicos. Para rematar el triunfo, la *Kriegsmarine* atacó a los convoyes aliados de evacuación. Pero la ocupación de Noruega tenía un costo muy alto, en especial para las fuerzas navales alemanes, y hasta el final de la guerra demandaría destinar una gran cantidad de recursos.

La operación Juno

El 4 de junio, los cruceros alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau* habían partido de Kiel, al mando del vicealmirante Marschall, junto con el crucero pesado *Hipper* y cuatro destructores, con el objetivo de atacar Harstad. El objetivo de esta misión, llamada "operación Juno", era aliviar la presión sobre Dietl en el norte de Noruega. Pero el día 7, la aviación alemana detectó un convoy enemigo con rumbo al oeste. Se trataba de tropas evacuadas de Narvik. Al conocer esta información, Marschall cambió el plan de acción, para atacar a los aliados en su evacuación.

La mañana del día 8 los alemanes hundieron al petrolero de 5.000 toneladas *Oil Pioneer* y su pequeña nave de escolta, sin

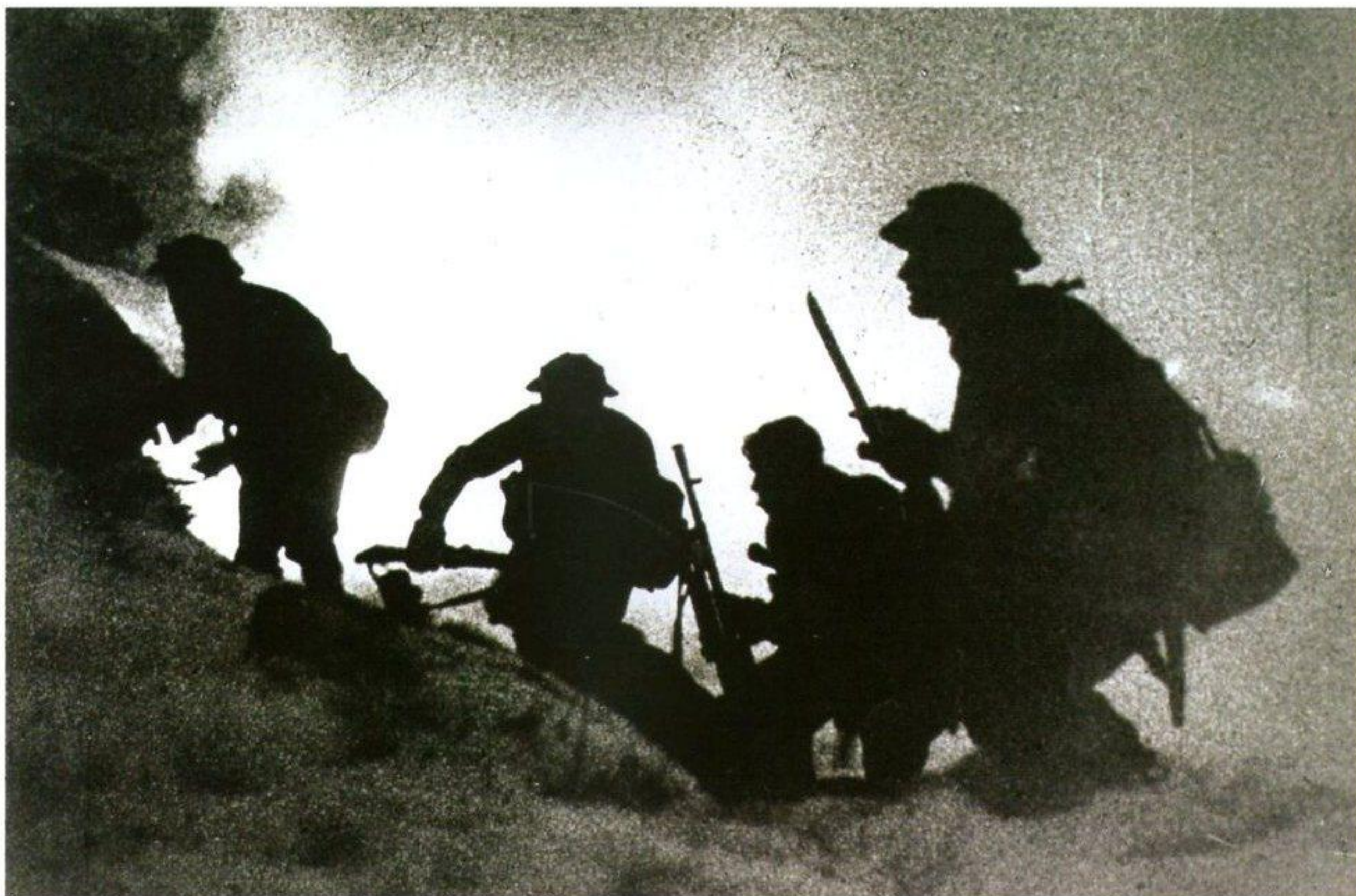
que pudieran emitir una señal de auxilio. Poco después hundieron al transporte *Orama*, tras lo cual Marshall destacó al *Hipper* y a los cuatro destructores hacia Trondheim para proteger a los convoyes alemanes que hacia allí se encaminaban y continuó con los dos cruceros hacia el norte.

Pronto hallaron una nueva presa, el portaaviones británico *Glorious*, de 22.500 t, escoltado por los destructores *Acasta* y *Ardent*. El *Glorious* llevaba, además de su dotación de Skuas y Swordfish, un grupo de cazas Hurricane. Increíblemente, no llevaba ningún avión en el aire, por lo que no detectaron la presencia de los alemanes hasta que fue demasiado tarde. En menos de una hora de combate, el fuego del *Scharnhorst* había destruido al *Ardent* y al *Glorious*, que fue abandonado y poco después se hundió.

Pese a estar en inferioridad de condiciones, el capitán de fragata Glasfurd, co-

El crucero de batalla alemán *Scharnhorst*.

Con su gemelo, el *Gneisenau*, hundirían, entre otras unidades de la *Royal Navy*, al *Glorious*.



Comandos británicos durante el ataque a Vaagso. Estas acciones tendrían mucho más valor propagandístico que militar, aunque la respuesta de Hitler sería desproporcionada.

mandante del *Acasta*, decidió continuar el combate. Un impacto de sus torpedos inutilizó la torre César del *Scharnhorst* y le hizo embarcar 2.500 toneladas de agua. Sin embargo, el fuego enemigo fue muy superior, y a las 18:08 el *Acasta* desaparecía bajo las aguas, dejando sólo a dos supervivientes flotando, que fueron recogidos por los alemanes. El averiado *Scharnhorst* se retiró al puerto de Trondheim donde, en la noche del 12 al 13 de junio, un ataque aeronaval de quince Skua del portaaviones *Ark Royal* intentó destruirlo, sin éxito.

La campaña de Noruega había concluido. Los alemanes se habían asegurado la ruptura del bloqueo británico, múltiples bases desde las que atacar al comercio inglés y el suministro de hierro sueco. Pero el precio había sido muy alto. La *Kriegsmarine* sólo conservaba en servicio un crucero pesado, el *Hipper*, dos cruceros livianos y cuatro destructores. Tres cruceros,

diez destructores y ocho submarinos habían sido hundidos y el resto de las unidades estaría fuera de servicio varios meses. Las pérdidas humanas rondaban los 6.000 alemanes, frente a 3.600 aliados. Las pérdidas en aviones alcanzaban los 242 aparatos. Por su parte, los aliados perdieron un portaaviones, dos cruceros, nueve destructores y seis submarinos. Pérdidas parecidas a las de los alemanes, pero que los aliados podían soportar.

La muralla del Atlántico en Noruega

Para los alemanes era vital preservar la ruta por mar desde Narvik hasta la costa germana para garantizar el suministro de hierro. Para esto había que proteger no sólo el enorme fiordo de Narvik y las islas Lofoten, que se encontraban a la entrada del mismo, sino toda la ruta a lo largo de los Lofots, la franja de mar que se encuentra en-



tre el continente y la cadena de islas que corre paralela al mismo. En segundo lugar, la costa noruega era inmejorable para establecer bases para los submarinos y unidades de superficie que atacaran el tráfico mercante aliado y estas debían estar adecuadamente protegidas. En tercer lugar, Hitler se obsesionó con un eventual desembarco aliado en Noruega y decidió dar prioridad a su defensa, lo que consumió una cantidad ingente de recursos.

Esta obsesión estaba alimentada por los exitosos ataques de comandos aliados a Vaagso y a las islas Lofoten, que aunque no tenían valor estratégico cumplieron una finalidad propagandística y llevaron a los alemanes a la idea de fortificar las costas noruegas. El vasto programa consumiría muchos recursos incluso hasta 1945. Pocas de estas unidades tendrían ocasión de entrar en acción, aunque consiguieron un efecto disuasorio sobre los aliados.

La problemática costa noruega

La costa noruega se extiende a lo largo de unos 3.400 km en línea recta, pero su longitud total, recortada por fiordos, es de unos 19.300 km. Al final de la guerra, en esta extensa faja costera, se encontraban operativas unas 280 baterías, con un total de unos 1.100 cañones. Levantar este dispositivo cobró un elevado tributo en vidas, por lo general de trabajadores forzados: prisioneros de guerra rusos y polacos, principalmente. En total, fueron necesarios más de 200.000 trabajadores para llevar a cabo este gigantesco programa, además de unos 50.000 de nacionalidad noruega. Sólo en la construcción de la batería Trondenes en Harstad perecieron unos 800 trabajadores soviéticos.

A diferencia de otras zonas de la *Atlantikwall* (muralla del Atlántico) en la costa noruega se puso especial énfasis en las bate-

Artilleros alemanes
arrastrando una pieza
de campaña para
situarla en posición.



Un cañón antiaéreo alemán de 88 mm, en una posición de defensa montada en un parapeto, en la costa noruega. Era el comienzo de la Atlantikwall.

rías lanzatorpedos, debido tanto a la recordada naturaleza del litoral como a la abundancia de instalaciones preexistentes. La *Luftwaffe* se encargó de la mayor parte de la defensa antiaérea del litoral noruego.

Todo este enorme despliegue requería mucho personal. Por ejemplo, una batería estándar de 15 cm requería una dotación de 235 hombres; una de 17 cm, 260 y una de 10,5 cm, alrededor de 130. En 1944, había un total 65.000 hombres de todas las fuerzas alemanas destinados a la defensa costera de Noruega. Si se añade el personal logístico, la cifra llega a unos 100.000.

Las nuevas baterías

La construcción de las nuevas posiciones comenzó tras la invasión. Inicialmente se trajeron piezas capturadas, belgas y francesas, con calibres entre 7,5 y 15 cm, que

se instalaron en posiciones más o menos provisionales. También se utilizaron doce piezas soviéticas de 13 cm, capturadas en tránsito, para artillar cuatro baterías de tres piezas en Tromsø y Kirkenes, que los alemanes denominarían “cañones Nina”. Incluso se instaló una batería antiaérea con tres piezas británicas de 9,4 cm capturadas en Francia, en Grötsund, en el fiordo de Tromsø. También se aprovecharon piezas de 12,7 cm de los destructores hundidos en Narvik.

A finales de 1941, había en servicio un total de 150 piezas de todo tipo, que incluían material de origen belga, francés, checo, polaco y noruego, y doce piezas del notable cañón alemán de 21 cm M18, del que se construyeron pocas unidades. El número y calidad de las baterías se fue incrementando progresivamente hasta el mismo final de la guerra. Incluso en 1945 había proyectos para la instalación de tres

piezas de 38 cm KM 36/35, provenientes del acorazado francés *Jean Bart* que nunca llegó a montar él mismo.

Sistemas de detección y control

Un aspecto importante en la defensa de la costa noruega fue el empleo de medios de detección y control de fuego electrónicos, que se instalaron durante 1944. Dadas las pésimas condiciones atmosféricas, se convirtieron en imprescindibles para un adecuado uso de las piezas instaladas.

Llegaron a entrar en servicio 43 instalaciones de radar de diversos tipos. Algunos de ellos eran modelos navales, mientras que el resto eran los utilizados por la *Luftwaffe* en el resto del continente. No pocas de estas instalaciones permanecieron en servicio tras el final de la guerra.

Finalmente, hay que destacar que dentro del programa de construcción de la *Atlantikwall* en Noruega se incluyeron varios refugios de hormigón para submarinos, destacándose los de Trondheim y Bergen. Este último fue atacado el 12 de enero de 1945 por la RAF con bombas Tallboy, que sólo dañaron uno de los cajones.

El fin de la guerra en Noruega

Fuera de algunas arriesgadas operaciones de comandos aliados, como la realizada contra la planta de agua pesada de Vemork (popularizada luego por la película *Los héroes de Telemark*), las defensas de la *Atlantikwall* aseguraron al III Reich el control de Noruega. Pero hacia el final de la guerra, mientras los soviéticos hacían su arrollador avance desde el este, las incursiones de la *Royal Navy* y de la RAF contra la navegación de cabotaje alemana se hicieron casi cotidianas.

El 25 de octubre de 1944 se ordenó a una fuerza noruega en el exilio que se dirigiese desde el Reino Unido a Murmansk, para unirse a las tropas soviéticas que estaban penetrando en el norte de Noruega, en persecución de unidades alemanas que



se retiraban de Finlandia. Dicha unidad, al mando del coronel Dahl, se denominó "Fuerza 138" y la operación, "Crofter". El 10 de noviembre pisaban suelo noruego. Pronto se les unieron más hombres –hasta unos 3.000 en abril de 1945–, dos corbetas y tres dragaminas. Estas unidades comenzaron a controlar el territorio noruego reconquistado y a organizar una milicia local con armamento ruso.

La capitulación alemana se hizo efectiva el 9 de mayo de 1945. Esa mañana Quisling y su gobierno títere se presentaron ante las dependencias policiales en Oslo, donde se entregaron. Numerosas unidades y elementos de la policía noruega comenzaron a llegar al país desde la vecina Suecia. Cuatro días después, llegaban a Oslo el príncipe Olav y algunos miembros del gobierno en el exilio. El rey Haakon lo haría el 7 de junio. La guerra en Noruega había concluido.

Soldados alemanes en el sector de Narvik, manejando una ametralladora pesada en una posición improvisada.

ATAQUE COMANDO A LA CENTRAL DE VERMORK

La operación de comandos que más ha captado la imaginación del público en Noruega haya sido la incursión a la central de Vermork, sin duda debido a la película de los años sesenta *Los héroes de Telemark*.

A unos 250 km al oeste de Oslo, en un valle remoto de la región de Telemark, se encontraba la *Norsk Hydro Plant* de Vermork, al lado de la pequeña ciudad de Rjukan. Además de producir fertilizantes, era la única instalación en el mundo que estaba produciendo agua pesada, un subproducto de la fase de procesamiento del hidrógeno. El agua pesada era indispensable para controlar el proceso de fusión nuclear del uranio. Eran los orígenes de

la bomba atómica, en cuya búsqueda se afanaban los científicos de ambos bandos. En 1941, el director de la planta, Leif Tornstad huyó a Inglaterra y comunicó la noticia a los aliados.

Churchill decidió planificar una acción para destruir las instalaciones.

El gobierno noruego en el exilio se oponía frontalmente a un bombardeo aéreo masivo, que causaría bajas entre la población civil. Se decidió entonces formar una fuerza de comandos, conocida como *Grupo Grouse*, inicialmente integrada por diez miembros de la Compañía Noruega Independiente. El grupo estaba encabezado por Jens Antón Poulsson, nativo de Rjukan y gran conocedor del Hardangervidda, la gran meseta

desolada que rodeaba a la central de Vermork. Dos miembros fueron infiltrados previamente en Noruega y otros cuatro se les unirían tras ser lanzados en paracaídas. Esta avanzada prepararía la llegada, en dos planeadores, de una unidad de 34 integrantes de los *Royal Engineers* (zapadores), encargados

de la tarea de demolición con explosivos. La operación de avanzada comenzó el 18 de octubre de 1942. Después de tres semanas y de pasar todo tipo de aventuras para aproximarse al objetivo, los noruegos lograron comunicar a Londres que habían encontrado un lugar adecuado para el aterrizaje de planeadores. El nombre clave de la operación era Freshman y el ataque se fijó para una noche entre el 19 y el 27 de noviembre. Pero los noruegos esperaron en vano. Más tarde se supo que ambos aparatos se habían estrellado, los sobrevivientes habían sido capturados y ejecutados por la Gestapo.

Tras este desastre, los noruegos se retiraron a las montañas del Hardangervidda a esperar nuevas órdenes. Durante las siguientes semanas los comandos jugaron un peligroso juego del gato y del ratón con los alemanes, y su condición física se fue deteriorando por la falta de alimento.

Por fin, tras nuevos retrasos y cancelaciones, el 16 de febrero de 1943, un nuevo grupo enviado de Londres fue lanzado en paracaídas y contactó con los comandos ya en tierra. El grupo de demolición estaba formado por dos parejas, que penetraron en el complejo a través de conductos de ventilación. Sorprendieron y redujeron a dos guardias noruegos en el interior y colocaron las cargas de demolición en los lugares precisos, para retirarse por donde habían llegado. A los pocos minutos, varias explosiones les hicieron saber que su misión había tenido éxito. En una frenética carrera alcanzaron la vastedad del Hardangervidda, donde los comandos se dividieron: unos se dirigieron a Suecia y otros a la región de Oslo para contactar con la resistencia.

Sin embargo, los alemanes lograron reparar los daños muy pronto, de tal forma que para agosto la planta estaría de nuevo al 100% de producción. Además, las defensas se





Una escena de
Los héroes de
Telemark, en la que
 los comandos
 británicos se lanzan
 tras las líneas
 enemigas.
 La realidad superó
 a la ficción en esta
 acción.

reforzaron de tal manera que otra incursión sería imposible. Ante ello, los aliados decidieron llevar a cabo un bombardeo masivo de la central. El 16 de noviembre de 1943, 300 cuatrimotores Liberator y B-17 lanzaron 711 bombas de 1.000 libras y 201 de 500. Pero la operación resultó un fracaso, pues sólo 18 bombas dieron en el blanco. Las instalaciones de fabricación de agua pesada quedaron virtualmente intactas. Murieron 22 noruegos y dos aviones no regresaron. El gobierno noruego estaba furioso, pues había sido dejado de lado.

A pesar de todo, el ataque aéreo tuvo una consecuencia inesperada y salvadora, pues los alemanes decidieron trasladar la producción y toda el agua pesada ya fabricada a un lugar más seguro en Alemania. Enterados, los aliados planificaron un nuevo ataque contra el ferry *Hydro*, que trasladaría el material para cruzar el lago Tinnjso. Se recurrió a uno de los comandos que permanecían en Noruega, agregándole otros tres miembros, que colocaron cargas retardadas la noche previa al crucial viaje. El *Hydro* se hundió con toda el agua pesada producida en Noruega, el 19 de febrero de 1944. [J.V.]



LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Rafael Permuy

4 ALEMANIA VIOLA LA NEUTRALIDAD DE LOS PAÍSES BAJOS

Los tradicionalmente llamados Países Bajos, Bélgica y Holanda, habían declarado formalmente su neutralidad al estallar la Segunda Guerra Mundial. Holanda había permanecido al margen del conflicto de 1914-1918 y Bélgica, aunque era un aliado natural de Francia y Gran Bretaña, junto a las que había combatido en la Primera Guerra, abandonó el tratado de cooperación militar con ellas. Sin embargo, de nada les serviría a ambos países su declaración de “no beligerancia”.

Un “regalo” desaprovechado

Alemania no tuvo ningún reparo en vulnerar el derecho internacional, anteponiendo sus propios intereses geoestratégicos, en mayo de 1940. El *Oberkommando der Wehrmacht* (OKW, alto mando de las fuerzas armadas germanas) consideraba que los belgas, en realidad, apoyaban a los aliados. En cambio, consideraba que podía obtener de Holanda la autorización para pasar tropas por su territorio, ya que en Alemania se decía que los holandeses eran “los hermanos alemanes del mar del Norte”, aunque no pensaba así la mayoría de los neerlandeses. Pero, en última instancia, el OKW sostenía que era necesario ocupar ambos paí-

ses, ya que de lo contrario los aliados terminarían finalmente por ocupar la región.

El 10 de enero de 1940, un avión Taifun en el que viajaban dos oficiales alemanes con todo el plan de operaciones tuvo que aterrizar de emergencia en suelo belga. Fueron capturados por los gendarmes antes de que pudieran destruir los documentos, que de inmediato llegaron a manos de las autoridades militares.

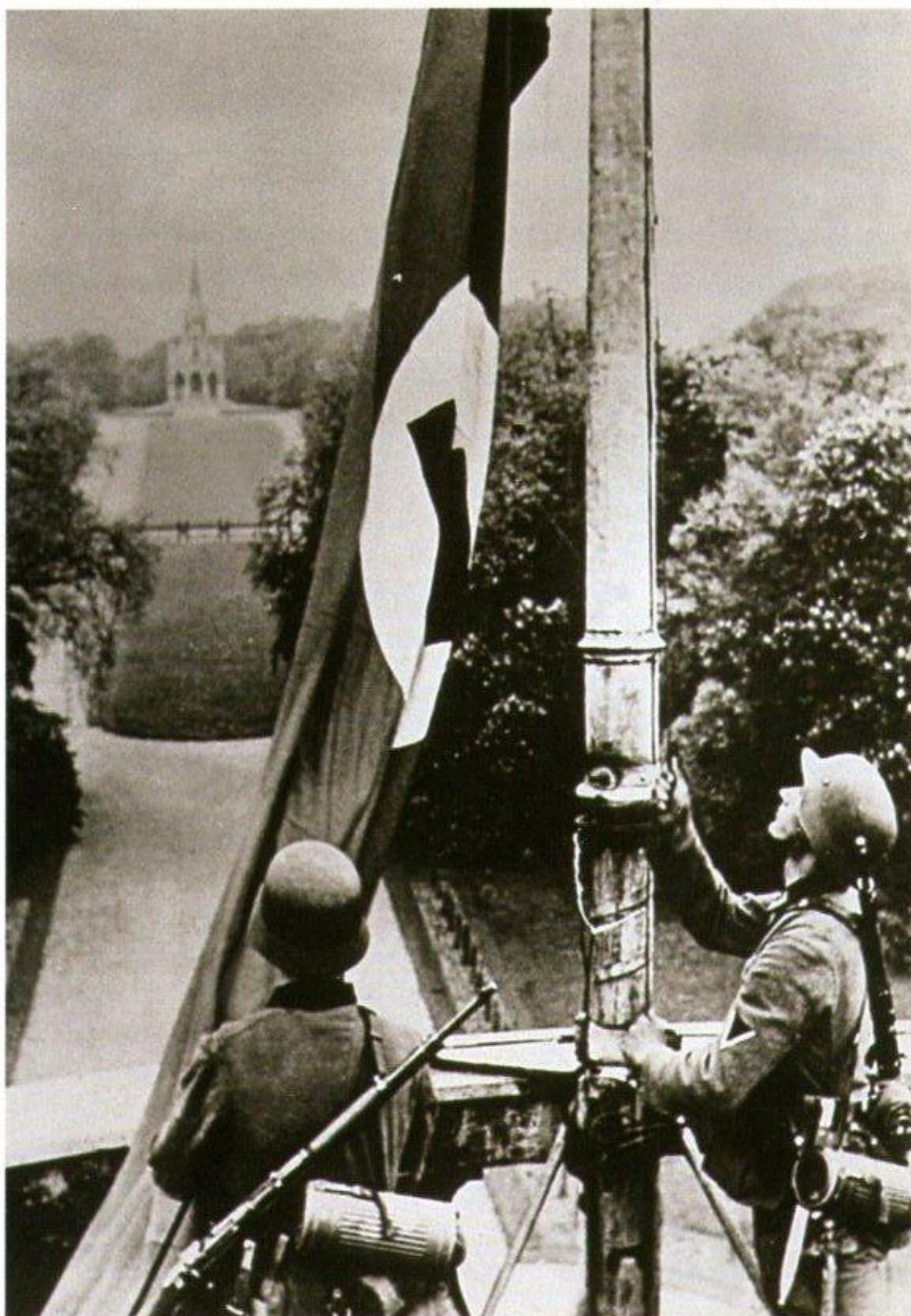
El inesperado “regalo” no fue apreciado en toda su magnitud por los aliados, cuando los belgas les entregaron un resumen de la documentación al día siguiente. Algunos oficiales del Estado Mayor de general Gamelin pensaban que se trataba de una maniobra de desinformación de la inteligencia alemana. Bélgica solamente reforzó sus fuerzas terrestres desplegadas a lo largo de la frontera con Alemania y pidió el apoyo de los gobiernos de París y Londres. Los británicos se mostraron bastante reticentes.

El ejército belga no disponía casi de medios acorazados en 1939 para oponerse a la invasión de los ejércitos de la Alemania nazi. Un regimiento de infantería desfila en las calles de Bruselas.



Soldados alemanes
izan la bandera del
III Reich en el castillo
real de Laeken, situado
en las proximidades de
Bruselas, para dejar
constancia de su
conquista en mayo
de 1940.

En Alemania se produjo una “tormenta en la cumbre”. Hitler y Goering, jefe de la *Luftwaffe*, estaban furiosos. El incidente daba al traste con su plan de iniciar la ofensiva general sobre el oeste el 17 de enero. No tardaron en rodar cabezas en la *Luftwaffe*. Algunos miembros del OKW consideraban que el plan se podía llevar a cabo con éxito, si se adelantaba la fecha del ataque, pero las condiciones meteorológicas cambiaron y comenzó a nevar copiosamente, lo que impedía el apoyo aéreo. Así, el destino y la meteorología obligaron a los alemanes a modificar sus planes ofensivos sobre Bélgica, Holanda y Francia.



Los planes ofensivos germanos

El plan inicial de ataque se parecía mucho al fracasado plan Schlieffen, puesto en práctica durante la Primera Guerra Mundial, que se basaba en el movimiento envolvente por la costa para, desde allí, alcanzar París. El general Erich von Manstein, jefe de Estado Mayor del Grupo de Ejércitos A, consideraba que era absurdo aplicar ese plan, ya que era la ofensiva esperada por los aliados. Había que pensar algo original y le parecía mucho más eficaz iniciar el ataque en el sector de las Ardenas y llegar hasta Sedán, para continuar al oeste, en dirección al mar. Pero, ¿podrían las unidades acorazadas ejecutar la operación?

Von Manstein consultó con el general Heinz Guderian, jefe de las fuerzas acorazadas, y este, tras un pormenorizado estudio de los mapas, informó que se podían utilizar los tanques sin problemas. Von Manstein expuso entonces el plan a su inmediato superior, el mariscal Gerd von Rundstedt, quien a su vez envió un informe detallado al OKH (alto mando del ejército). Lo que ambos desconocían era que Hitler había propuesto, con anterioridad, unas tesis similares. Cuando se recibió el informe de von Rundstedt, el OKH vio con recelo el innovador plan de ataque. A mediados de enero de 1940, tras la suspensión del ataque al oeste, los altos estrategas planificaban la invasión de Noruega y dejaron a un lado cualquier estudio para el frente occidental.

Von Manstein intentó que el OKH aceptase su propuesta, pero los generales von Brauchitsch y Halder lo alejaron de su puesto, destinándolo a mandar un cuerpo de infantería en la región de Pomerania. Este cambio de destino fue providencial, ya que esta circunstancia hizo que fuese convocado por Hitler a su cuartel general, y así se le presentó la ocasión de explicarle personalmente sus ideas. Esta conversación fue decisoria. A regañadientes y presionado por Hitler, Halder adoptó los nuevos criterios y preparó el proyecto, con un detallado plan de apoyo logístico, esencial para el



Un refugiado marcha,
con los enseres que ha
podido salvar, en un
carro de caballos tras
la invasión de
Luxemburgo.

desarrollo de las operaciones. El plan definitivo pasó a denominarse *Fall Gelb* ("Caso Amarillo") y posteriormente sería conocido como *Sichelschnitt* ("corte de hoz").

Las fuerzas terrestres alemanas

La acción principal de las fuerzas alemanas consistía en romper las líneas enemigas entre Lieja (Bélgica) y Sedán (Francia), empleando el Grupo de Ejércitos A. Este grupo englobaba al 4º Ejército, al mando del general von Kluge; el 12º Ejército, a las órdenes del general Kleist y el 16º Ejército del general Busch. Se emplearía para la ruptura un importante conjunto de unidades acorazadas y motorizadas, que operarían por primera vez con tal autonomía, para tratar de destruir a las fuerzas enemigas en Bélgica, después de haberlas rodeado, con el apoyo de paracaidistas y, una vez ocupado este país, atraerían a las fuerzas aliadas hacia el norte y así las inmovilizarían.

El Grupo de Ejércitos B (formado por los 2º, 6º y 18º Ejércitos), al mando del maris-

cal Fedor von Bock, actuaría sobre Holanda. El Grupo de Ejércitos C, del mariscal von Leeb, situado a lo largo de la Línea Maginot, ejecutaría otras maniobras de diversión para atraer y fijar al enemigo francés.

Los tres grupos de ejércitos desplegados en la frontera occidental alemana contaban con unidades Panzer que sumaban 2.474 tanques disponibles. La principal unidad acorazada que debía actuar sobre Bélgica era el 16º Cuerpo, mandado por el

Panzer 38 (t),
de fabricación checa,
utilizado por los
alemanes.



general Hoepner, que agrupaba a las 3ª y 4ª divisiones Panzer.

La Luftwaffe y las tropas aerotransportadas

Escuadrilla de cazas FW 190.

El Focke-Wulf 190, uno de los mejores cazas de la Segunda Guerra Mundial, tuvo su vuelo inicial en 1939. En agosto de 1941 entrarían en servicio en la Luftwaffe.

Estas poderosas fuerzas terrestres contaban con un importante apoyo de la Luftwaffe: la 2ª y la 3ª Flotas aéreas, bajo el mando respectivo de los generales Albert Kesselring y Hugo Sperrle, que sumaban 1.120 bombarderos horizontales, 342 bombarderos en picada, 42 aviones de asalto y 1.264 cazas, a los que se agregaban aviones de reconocimiento y de transporte de tropas. La principal unidad aérea

que iba a actuar sobre Bélgica era el 8º Cuerpo aéreo, bajo el mando del general Wolfram von Richthofen. Se componía, fundamentalmente, de tres escuadras de bombarderos en picada Junkers Ju 87B Stuka, aviones de asalto Henschel Hs 123B y cazas Messerschmitt Bf 109E.

Un elemento esencial era el empleo del cuerpo de paracaidistas de la Luftwaffe (*Fallschirmjäger*) y de las unidades aerotransportadas, pertenecientes al ejército de tierra. Este conjunto de fuerzas, conocido como *Luftlandekorps*, estaba bajo el mando del general de la Luftwaffe Kurt Student. Lo constituían la 7ª *Fliegerdivision*, con 4.500 paracaidistas a las órdenes del propio Student, la 22ª División de infantería y un regimiento de la 46ª División de la misma arma, con un total de 12.000 hombres al mando del general Sponeck.

Para el transporte aéreo de estas unidades se agregó el nuevo *Fliegerkorps zur besonderen Verwendung* ("cuerpo aéreo para misiones especiales"), que reunía 475 trimotores de transporte Junkers Ju 52/3m y 50 planeadores de asalto DFS 230. También disponía de la Escuadra de bombardeo 4, equipada con bimotores Heinkel He 111P.

Las fuerzas belgas

Frente a la gigantesca máquina de guerra alemana, el ejército belga, tras la movilización general decretada en enero de 1940, apenas disponía de 550.000 hombres (en una población de unos ocho millones de personas). El país se dividía en tres regiones militares, con cabeceras en Bruselas, Amberes y Lieja. Las fuerzas terrestres, bajo el mando supremo del rey Leopoldo III, se estructuraban en dieciocho divisiones de infantería, dos de caballería, dos de cazadores de las Ardenas y una brigada motorizada de caballería. Estas unidades se agruparon en siete cuerpos de ejército de infantería y un octavo de caballería. Cada cuerpo disponía de dos divisiones de infantería, un regimiento de artillería y otro



de ingenieros, además de unidades de transmisiones y de apoyo logístico. Contaban con muy pocos tanques.

La aviación militar belga en mayo de 1940 disponía de 234 aviones, de los cuales solamente 180 estaban en condiciones de prestar servicio. La mayoría de los aparatos eran anticuados. Los aviones de caza y bombardeo eran importados de Gran Bretaña e Italia.

Las fortificaciones

En el período de entreguerras, Bélgica había privilegiado su aspiración a mantenerse neutral y redujo sus gastos militares. Incluso su armada había sido disuelta por falta de presupuesto y recién en septiembre de 1939 se reactivó de manera precaria (un pequeño guardacostas y naves de madera requisadas como dragaminas; en total menos de 650 efectivos). Su artillería de costa únicamente contaba con dos cañones montados en los puertos de Amberes y Zeebrugge. En cambio, había encarado un plan de fortificación de sus fronteras, del que solamente llegaron a construir cuatro fuertes en el entorno de Lieja: dos de dimensión grande (Eben-Emael y Battice) y dos más modestos (Aubin-Neufchâteau y Tancremont).

En Eben-Emael se tuvo en cuenta la presencia del canal Alberto, que ofrecía un emplazamiento dominante sobre el entorno, incluidas las rutas que entraban en territorio belga desde Maastricht y los puentes de Vroenhoven y Veldwezelt. La construcción del fuerte se realizó entre 1932 y 1936. Visto desde el aire, formaba un triángulo isósceles de casi 75 hectáreas. La superestructura estaba situada a 65 m sobre el canal Alberto. Se dividía en dos baterías, una ofensiva y otra defensiva. La primera disponía de dos cañones de 120 mm y de otros 14 de 75 mm y se trataba de la concentración más poderosa de las fortificaciones de la época.

Su dotación era de 1.200 hombres, aun-

FICHAS

EL ATAQUE AÉREO A LOS PUENTES DE MAASTRICHT



Tropas alemanas de zapadores de combate, cruzando el río Maas (Mosa) en mayo de 1940. La ofensiva germana movilizó a tropas de todas las especialidades del ejército.

La toma de los puentes de Maastricht por el ejército alemán permitía la rápida progresión de sus unidades acorazadas en territorio belga. Ante esta situación, se tomó una decisión drástica: bombardearlos desde el aire para impedir el avance enemigo. La tarea fue encargada a una escuadrilla del 3^{er} Regimiento de la Aeronáutica belga, equipada con monomotores británicos de bombardeo, los Fairey Battle Mk. I. En la tarde del 10 de mayo, el capitán Hecpée, jefe de la 5^a Escuadrilla, recibió órdenes y contraórdenes, hasta que finalmente, a primeras horas del día 11, recibió la instrucción definitiva para

emprender la destrucción de los puentes de Veldwezelt, Vroenhoven y Briedgen, sobre el canal Alberto. Las tres patrullas, cada una formada por tres aparatos, se vieron superadas por los cazas Messerschmitt Bf 109E y los cañones *Flak* (antiaéreos alemanes), que derribaron cuatro aviones belgas. Otros dos resultaron dañados por el propio fuego antiaéreo belga, en medio de la confusión y la falta de comunicaciones adecuadas. Sólo dos Fairey Battle lograron arrojar sus ocho bombas de 50 kg, pero sin dar en los blancos asignados. La misión de la 5^a Escuadrilla, aunque heroica, había resultado un fracaso absoluto. Cinco aviadores resultaron muertos y otros cuatro fueron gravemente heridos. [R.P.]





Soldados belgas
a bordo de motocicletas
con sidecar, equipadas
con radio, en unas
maniobras
desarrolladas en 1939.
El ejército belga no fue
capaz de resistir la
embestida de la
maquinaria bélica
alemana.

que el máximo presente en el fuerte era de sólo 500, que se turnaban semanalmente. Otros 200 hombres constituían el grupo de mantenimiento de la fortaleza.

Los planes de asalto alemanes

El plan de von Manstein incluía el cruce del río Mosa y del canal Alberto, la captura de sus puentes intactos y la neutralización de Eben-Emael. Para consumar el asalto, la *Wehrmacht* contaba con cinco unidades: el 100º Batallón de la *Abwehr*; el Grupo de asalto Koch, de la 7ª División aérea; el 151º Regimiento de infantería, reforzado por el 51º Batallón motorizado de zapadores; la 4ª División acorazada y el 8º Cuerpo aéreo.

Los cuatro objetivos designados fueron los siguientes:

Objetivo 1: Los puentes de Maastricht, asignados al destacamento del *Abwehr*.

Objetivo 2: Los puentes de Veldwezelt, Vroenhoven y Kanne y el fuerte Eben-Emael, asignados al Grupo de asalto Koch,

cuyos hombres serían transportados en planeadores, divididos en sendos grupos para cada misión. El destinado a Eben-Emael se denominó "Grupo Granit" (granito) y se componía de 11 planeadores con dos oficiales y 88 soldados. Cada planeador transportaba siete u ocho hombres con su equipo y material bélico.

Objetivo 3: Apoyo a las tropas en el fuerte, que se llevaría a cabo por el 151º Regimiento de infantería.

Objetivo 4: Asegurar los puentes sobre el canal Alberto.

El asalto al fuerte Eben-Emael

Los planeadores del Grupo de asalto Koch despegaron a las 04:30 (hora alemana) del 10 de mayo de 1940, desde los aeródromos de Colonia-Ostheim y Colonia-Butzweilerhof. Diez minutos más tarde cruzaban la frontera a una altura de 2.500 m, guiados por balizas en tierra. Después de unos 30 minutos de vuelo, los aviones remolcadores liberaban a los planeadores a

unos 1.800 m de altura, realizando estos un planeo de unos 20 km. Dos aparatos sufrieron la rotura de los cables de arrastre, incluido el que llevaba al teniente Witzig, jefe del Grupo Granit, aunque aterrizó en territorio alemán y fue remolcado nuevamente, alcanzando el fuerte a las 06:30, cuando ya nadie lo esperaba.

A las 05:05 una posición antiaérea belga dio la alarma al avistar los planeadores, aunque la orden de disparar se retrasaría 15 minutos, cuando era ya demasiado tarde. El contraataque del 1^{er} Batallón del 2^o Regimiento de granaderos tuvo lugar a las 10:00, una demora trágica para las tropas belgas, pues los paracaidistas alemanes estaban perfectamente atrincherados en el interior de las casamatas recién conquistadas y repelieron contundentemente el ataque. El apoyo aéreo de los Stuka fue decisivo. Durante el día 10 los alemanes sufrieron intenso fuego artillero, aunque tuvieron muy pocas bajas debido a la magnífica protección prestada por las casamatas del fuerte.

La mañana del día 11, tropas del 51^o Batallón cruzaron el denominado canal Nord en lanchas inflables y así neutralizaron el resto de las casamatas. El fuerte capituló a las 12:30. La dotación belga había sufrido 24 muertos y una cincuentena de heridos.

El Grupo de asalto Koch, además, capturó el puente de Veldwezelt intacto, con un saldo de siete bajas; los belgas sufrieron unas 110. Vroenhoven también cayó en manos alemanas intacto, a costa de siete bajas. En cambio, el puente Kanne fue volado en el último instante por los defensores.

El éxito de los alemanes, que con 56 paracaidistas habían logrado tres de sus cuatro objetivos, se debió principalmente al factor sorpresa y a la flexibilidad táctica de sus fuerzas. El entrenamiento previo y sistemático de sus hombres permitió que, aun sin la presencia del jefe y a falta de dos de los grupos de asalto, los otros llevaran a cabo su misión, superando las expectativas del alto mando alemán.

FICHAS

LÉON DEGRELLE

Nació en junio de 1906 en el seno de una familia católica, en las Ardenas belgas. Se educó con los jesuitas y en la Universidad Católica de Lovaina, donde se licenció en derecho. En 1930 fundó el Partido Rexista (tomado de la expresión latina *Christus Rex*, Cristo Rey), de claro corte derechista y antisemita. La Iglesia rompió con él en 1936 y prohibió a los fieles católicos militar en su partido. Ante la inminencia de la guerra abogó por la neutralidad de Bélgica y cuando se produjo la invasión alemana apoyó primero al rey Leopoldo III, aunque luego a las fuerzas de ocupación. Esta posición dividió al Partido Rexista, pues varios miembros abogaron por la resistencia. Degrelle, desde la prensa colaboracionista, declaró en enero de 1941 la unidad del rexismo con el fascismo y el nacionalsocialismo, haciendo pública su admiración por Hitler. Voluntario en el ejército alemán en el frente del este fue ascendiendo desde soldado raso y logrando las más altas condecoraciones hasta alcanzar la Cruz de Caballero con Hojas de Roble. Poco después regresó a Bélgica para luchar en la ofensiva de las Ardenas. Horas antes de acabar la guerra fue nombrado general de las SS por Himmler.

Finalizada la guerra se refugió en Copenhague, pasó a Oslo y finalmente a España, donde Franco lo protegió y se negó a entregarlo a los aliados. En Bélgica fue juzgado en ausencia, se le retiró la nacionalidad y fue condenado a muerte por traidor. En 1954 recibió la nacionalidad española, adoptando el nombre de José León Ramírez Reina. Afincado en la Costa del Sol, logró escapar a diversos atentados e intentos de secuestro organizados por los servicios secretos israelíes. Falleció en Málaga en 1994, a los ochenta y siete años. [J.C.L.]



Léon Degrelle, el fundador del Partido Rexista belga, colaboró estrechamente con los alemanes y combatió contra los comunistas en el frente ruso.

ASALTO A EBEN-EMAEI

El fuerte Eben-Emael estaba considerado como el más potente del mundo en 1940. Sin embargo, un grupo de 80 paracaidistas alemanes logró neutralizarlo en pocos minutos, abriendo las puertas de Bélgica a las unidades acorazadas.

El fuerte de Eben-Emael era el más poderoso de los cuatro nuevos fuertes construidos por los belgas y estaba considerado como uno de los más potentes del mundo por su artillería, diseño y protección.

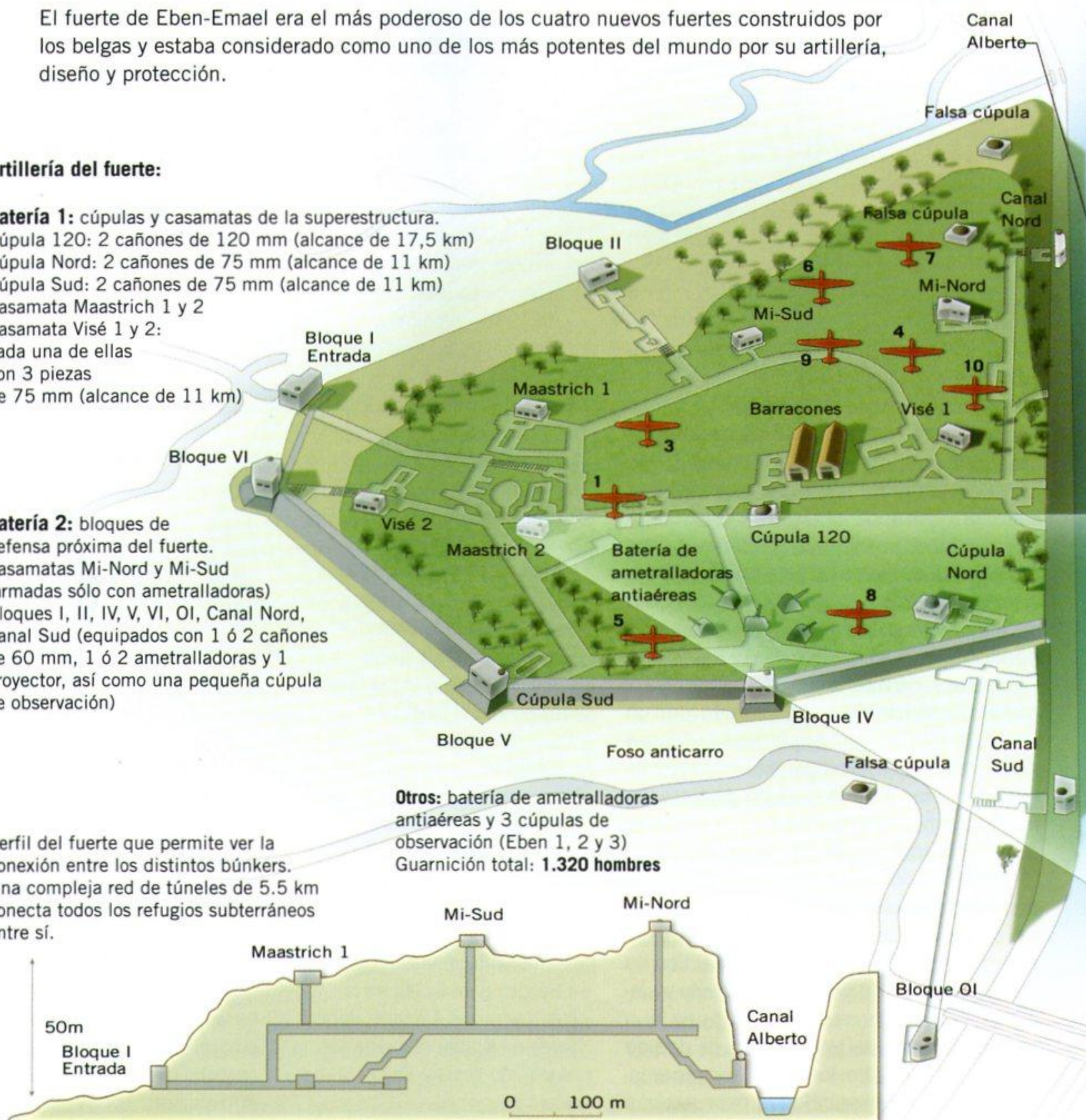
Artillería del fuerte:

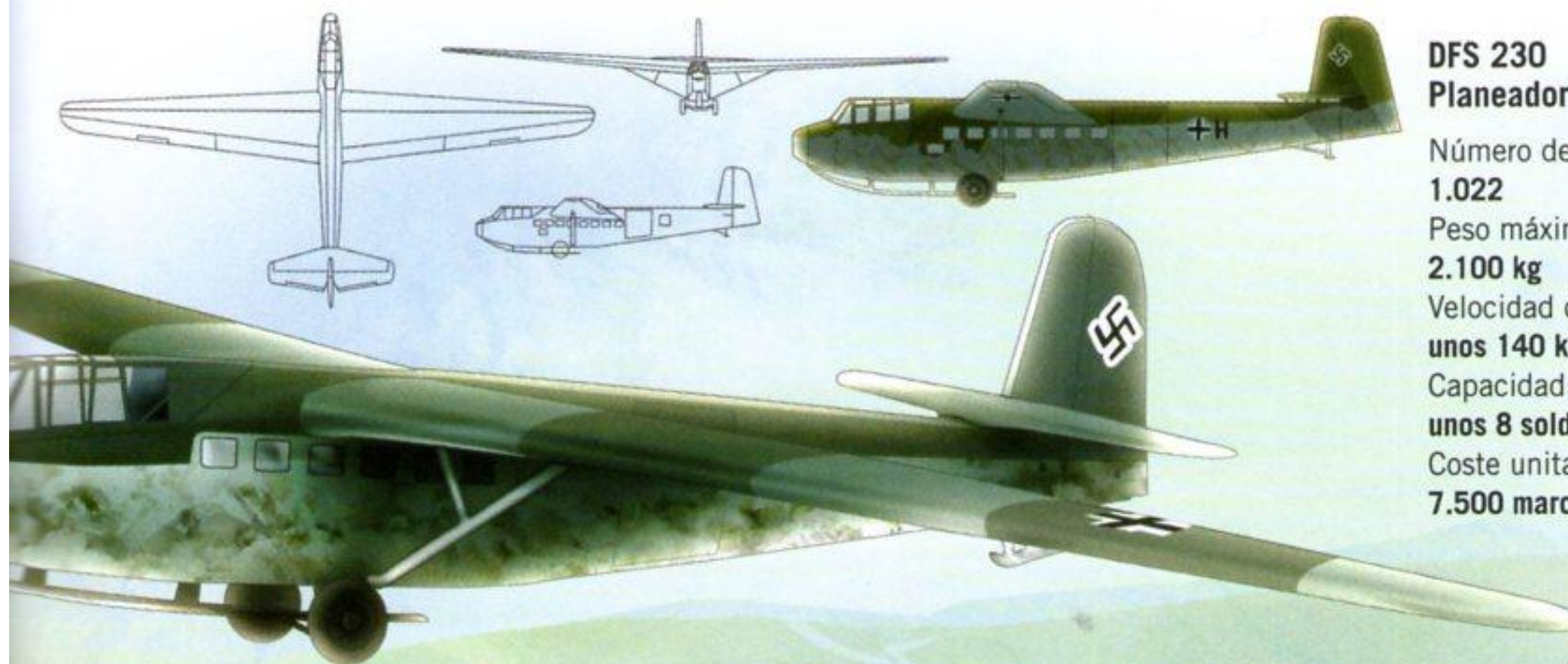
Batería 1: cúpulas y casamatas de la superestructura.
 Cúpula 120: 2 cañones de 120 mm (alcance de 17,5 km)
 Cúpula Nord: 2 cañones de 75 mm (alcance de 11 km)
 Cúpula Sud: 2 cañones de 75 mm (alcance de 11 km)
 Casamata Maastrich 1 y 2
 Casamata Visé 1 y 2:
 cada una de ellas
 con 3 piezas
 de 75 mm (alcance de 11 km)

Batería 2: bloques de defensa próxima del fuerte.
 Casamatas Mi-Nord y Mi-Sud
 (armadas sólo con ametralladoras)
 Bloques I, II, IV, V, VI, OI, Canal Nord,
 Canal Sud (equipados con 1 ó 2 cañones
 de 60 mm, 1 ó 2 ametralladoras y 1
 proyector, así como una pequeña cúpula
 de observación)

Otros: batería de ametralladoras
 antiaéreas y 3 cúpulas de
 observación (Eben 1, 2 y 3)
 Guarnición total: **1.320 hombres**

Perfil del fuerte que permite ver la
 conexión entre los distintos búnkers.
 Una compleja red de túneles de 5.5 km
 conecta todos los refugios subterráneos
 entre sí.





DFS 230 Planeador de asalto

Número de unidades construidas:
1.022

Peso máximo al despegue:

2.100 kg

Velocidad de arrastre:

unos 140 km/h

Capacidad:

unos 8 soldados equipados

Coste unitario:

7.500 marcos de la época

Objetivos de los once planeadores:

- ✈ 1 Casamata Maastricht 2
- ✈ 2 Se desviaría hacia el puente de Kanne tras un incidente en la ruta
- ✈ 3 Casamata Maastricht 1
- ✈ 4 Casamata Mi-Nord
- ✈ 5 Ametralladoras antiaéreas y Cúpula Sud
- ✈ 6 Falsa cúpula de 120 y Bloque Canal Nord

- ✈ 7 Falsa cúpula de 120
- ✈ 8 Cúpula Nord
- ✈ 9 Casamata Mi-Sud
- ✈ 10 Casamata Visé 1
- ✈ 11 Reserva

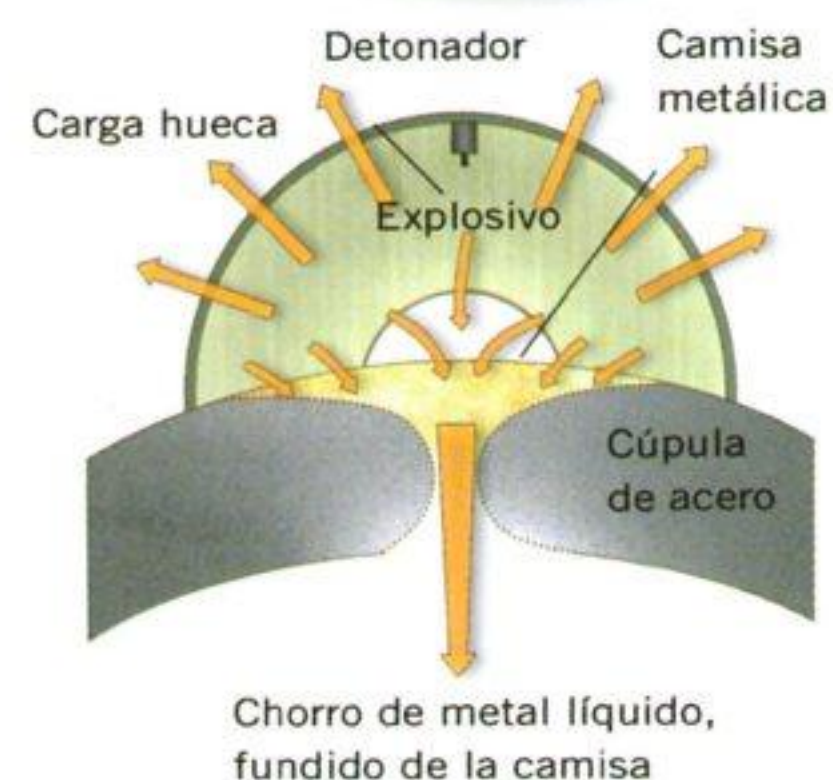
Los objetivos secundarios eran:
Casamata Visé 2, Bloque Canal Sud,
Bloque OI, Bloque I, Bloque V y
Bloque VI.

Paracaidista
alemán



Carga hueca de 50 kg

Diseñada para perforar
el blindaje de las
cúpulas acorazadas.







LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Rafael Permuy

5 'BLITZKRIEG' EN LAS ARDENAS Y RENDICIÓN DE BÉLGICA

El Estado Mayor francés, anclado en los conceptos de la guerra anterior, consideraba que la boscosa región de las Ardenas era una barrera infranqueable y que no cabía esperar ataque alguno por esta zona. No podía imaginar que los alemanes habían adiestrado a sus tripulaciones de tanques para maniobrar con asombrosa facilidad en las áreas boscosas. El empleo de las unidades Panzer en un sector inesperado era la clave del plan de ataque ideado por von Manstein.

El despliegue belga

En defensa de la frontera oriental belga se desplegaba la Agrupación K, llamada así por la inicial del nombre de su jefe, el general Keyaerts. Estaba constituida por la 1ª División de cazadores de las Ardenas, bajo el mando del general Descamps, y la 1ª División de caballería. El alto mando, en febrero de 1940, le había asignado una misión defensiva y de retardo del avance alemán sobre el río Mosa, a la espera de la llegada de refuerzos franceses y británicos. En caso de verse forzada a replegarse, debía destruir los puentes, vados y nudos de comunicaciones importantes.

La 1ª División carecía de apoyo artillero, ya que su regimiento de esta arma había si-

do agregado a la 7ª División de infantería, que se desplegaba a lo largo del canal Alberto; dos de sus batallones de cazadores también fueron agregados a la 1ª División de caballería, que se encargaba de establecer una cabeza de puente al sur del río Mosa.

La operación Niwi

Los aliados no imaginaban que los alemanes habían preparado un desembarco aéreo de sus tropas de elite en la retaguardia belga, entre Bastogne y Martelange, para facilitar el avance de la 1ª División Panzer. La operación se conocía como "Niwi", por las primeras sílabas de Nivès y Witry, los dos poblados donde debían aterrizar. Los grupos tácticos serían transportados por un centenar de Fieseler Fi 156 Storch ("cigüeña"), dirigidos por el comandante Förster. Estas avionetas livianas podían despegar y tomar tierra en terrenos de corta longitud,

La frontera entre Bélgica y Alemania en el año 1939. Tropas belgas salen a realizar una patrulla ante las alambradas fortificadas.

El avance de los Panzer germanos en Bélgica se vio frenado por los trabajos de destrucción realizados por las tropas belgas en la zona de las Ardenas. En la imagen soldados germanos, junto a un *Panzerkampfwagen II*, observan los restos de un puente.

como eran los prados de la boscosa región de las Ardenas. El problema radicaba en que cada Storch, además de su piloto, sólo podía transportar a dos hombres con su equipo de combate, lo que obligaba a efectuar dos rotaciones como mínimo para trasladar al mayor número de tropas.

El primer grupo táctico debía aterrizar cerca de Nives. El segundo, a las órdenes directas del teniente coronel Garsik, a cargo del operativo, aterrizaría en las inmediaciones de Witry. Sus hombres sólo podían llevar consigo armas portátiles y el único armamento contra vehículos acorazados eran los fusiles dotados de granadas antitanque.

Un comienzo dificultoso

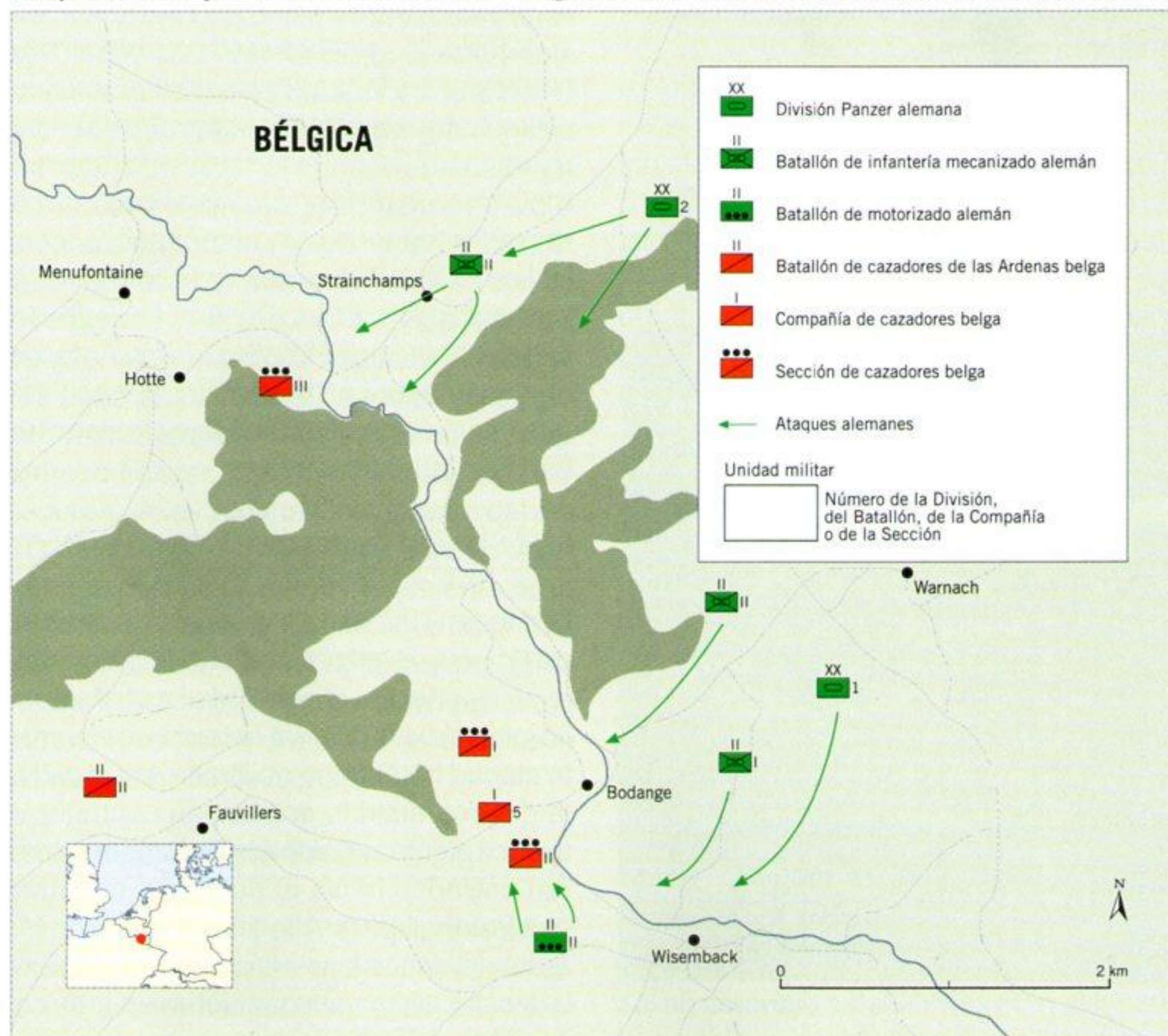
A las 03:20 del 10 de mayo de 1940, los Fieseler Fi 156 despegaron de Dockendorf y Bitburg-Pützhöhe. Volando a muy baja altura (entre 15 y 30 m), llegaron a lo que creían las zonas de aterrizaje alrededor de las 04:00.

Sin embargo, el primer grupo, cuyo objetivo era Witry, aterrizó al oeste de Triamont, y el segundo, destinado a Nives, lo hizo a más de 15 km al sur de su meta. Además, unos 8 o 9 aparatos del primer grupo se estrellaron, aunque parte del personal salió ileso. Finalmente, a eso de las 06:00 ambos grupos se reunieron, bajo el mando del jefe del 3º Batallón, teniente coronel Garski, y se dirigieron hacia Witry.

Una hora después llegó la segunda oleada de avionetas Storch, que transportaba dos secciones dirigidas por el jefe de la 10ª Compañía, el capitán Fort. Con estos refuerzos, Garski pudo instalar la posición defensiva en una pequeña colina al oeste de Witry y mirar la carretera Neufchâteau-Witry. Estas fuerzas, a pesar de sus escasos medios, neutralizaron varios pelotones de reconocimiento belgas. A las 08:00 llegó una tercera oleada cerca Witry, que transportaba una sección de ametralladoras y otra de morteros.



Ataque de la 1ª y 2ª División Panzer al 1º Regimiento de cazadores de las Ardenas (mayo de 1940)



En el sector de Nives, recién la segunda oleada, al mando del teniente Obermeier, aterrizó cerca de su objetivo. También lo hizo la tercera oleada de avionetas, cuyos hombres traían fusiles con dispositivos para lanzar granadas antitanque. Con estos refuerzos, Obermeier estableció una posición defensiva cerca de Petit-Rosière y cortó las comunicaciones telefónicas y capturó a una quincena de soldados belgas y dos camiones civiles que marchaban por la carretera. Estos dos vehículos permitieron a los alemanes realizar reconocimientos motorizados.

Los objetivos de la operación Niwi se habían logrado, aunque con mucho esfuerzo. Los soldados del Regimiento *Grossdeutschland* dominaban los dos importantes nudos de comunicaciones belgas.

La 1ª División Panzer

El 1º Regimiento de cazadores de las Ardenas pronto sufrió la acometida de los tanques pertenecientes a la 1ª y la 2ª Divisiones Panzer, integrados en el 19º Cuerpo de Ejército Panzer, dirigido por Guderian.

En la madrugada del 10 de mayo de 1940, las unidades de la 1ª División Panzer, mandadas por el general Kirchner, atravesaron Luxemburgo, para llegar a la frontera con Bélgica, frente a Martelange. La unidad belga acantonada en el lugar se preocupó principalmente de destruir los puen-

Ametralladora MG 34 reglamentaria en el ejército germano. Está considerada como una de las mejores armas automáticas de la Segunda Guerra Mundial. Tras diversos avatares y mejoras, sobrevive en nuestros días en numerosos ejércitos de todo el mundo.



tes y emprender el repliegue ordenado. Esto demoró el avance alemán, hasta que se tendieron pontones.

La primera escaramuza algo seria se produjo en los alrededores de Bodange, en la tarde del día 10, entre la vanguardia del 1ª División Panzer y dos secciones de la 5ª Compañía del 1º Regimiento de cazadores. Los belgas fueron atacados por ambos flancos y, después de casi tres horas de combate, debieron rendirse tras sufrir numerosas bajas. La 1ª División Panzer tenía libre el camino en dirección a Neufchâteau.

Ataca la 2ª División Panzer

Otra sección de cazadores de las Ardenas enfrentó a la vanguardia de la 2ª División Panzer, que mandaba el general Veiel y que había penetrado en Bélgica entre las poblaciones de Surré y Tintange. Esta vanguardia estaba constituida por el Grupo de marcha A, el 74º Regimiento de artillería y el 38º Batallón de zapadores. El combate tuvo lugar en la villa de Strainchamps, a partir de las 14:00. Los belgas resistieron con fuego de ametralladores y de un tanque T-13, pero sufrieron los disparos de los

obuses de 105 mm, del 74º Regimiento de artillería alemana.

Superados por el fuego enemigo y atacados por su flanco por los granaderos alemanes, transportados en vehículos semioruga SdKfz 251, los belgas tuvieron que replegarse, a través de la zona boscosa, para no ser rodeados por completo.

La 2ª División Panzer tenía el camino libre hacia el interior de Bélgica. La lucha del ejército belga en la frontera de las Ardenas había cesado. La “barrera infranqueable” que imaginaba el Estado Mayor francés había sido rebasada.

La reacción francesa

El general Gamelin, al saber de la invasión de Bélgica y Holanda, ordenó implementar el plan conocido como “Dyle-Breda”, por el nombre del río Dyle (al este de Bruselas) y la ciudad holandesa de Breda, línea sobre la que los aliados esperaban contener el avance alemán. Unidades de infantería fueron enviadas hacia el río Mosa, mientras que la caballería se dirigió a la región de las Ardenas, donde las divisiones de cazadores belgas realizaban su maniobra de retardo.

Una columna
de artillería belga, en
marcha por una
carretera cerca de
Leuven, en mayo de
1940. Para combatir a
los alemanes, los
belgas empleaban
piezas de artillería de
origen francés.



El 9º Cuerpo de Ejército francés, del general Martin, que debía alcanzar la ciudad de Dinant, en el sur de Bélgica, solamente pudo enviar algunos batallones sueltos. El grueso de la infantería de esta gran unidad no habría de llegar al frente hasta el 14 de mayo. Los franceses esperaban que los alemanes alcanzasen Dinant recién el día 16. La 5ª División de caballería francesa acudió a reforzar a los cazadores de las Ardenas belgas, intentando cubrir la línea Bastogne-Libramont-Neufchâteau, a través de la cual avanzaban los vehículos del 19º Cuerpo de Ejército Panzer. Las dos divisiones de cazadores de las Ardenas, en la tarde del día 10, recibieron orden de retirarse hacia el norte, a excepción del 3º Regimiento de la 2ª División, que repelió el ataque de la vanguardia de la 7ª División Panzer del general Erwin Rommel, impidiendo la llegada de esta unidad hasta el río Ourthe, durante la primera jornada de lucha.

La trampa de Dyle-Breda

No obstante, la 5ª y la 7ª Divisiones Panzer del 15º Cuerpo de Ejército (Hoth) continuaron su avance hacia Dinant el día 11, mientras que la 6ª y la 8ª Divisiones del 16º Cuerpo de Ejército (Reinhardt) lo hacían sobre Monthermé y Nouzonville, ciudades situadas más hacia la frontera sur de Bélgica.

Las 6ª y 8ª Divisiones Panzer seguían a las unidades de Guderian, pero la primera de ellas se encontró el camino bloqueado por los vehículos de la 2ª Panzer, cuyos ingenieros se hallaban en momentánea situación de bloqueo. Entretanto, la 1ª División Panzer rompió el frente de la 5ª División de caballería francesa. A última hora de la tarde del 11 de mayo, la 1ª División de Guderian había llegado a las afueras de Bouillon.

En el centro de Bélgica, el cuerpo expedicionario británico había alcanzado sus lugares de emplazamiento, en la línea del río Dyle, donde se atrincheraron. En cambio, las unidades del 1º Ejército francés (Blanchard) tuvieron serias dificultades para ocupar sus posiciones en el desfiladero de



Gembloux. Pero lo que ignoraban los aliados es que ingresaban en una trampa mortal. Las unidades alemanas que avanzaban por las carreteras y caminos de las Ardenas, protegidas por el “paraguas natural” de la vegetación boscosa, parecían no preocupar demasiado al general Gamelin, obsesionado por la situación militar de Holanda y del norte de Bélgica. La escasa actividad aérea de los aliados durante estas primeras jornadas impidió a los franceses hacer una correcta evaluación de la amenaza alemana en el sector de Sedán.

La 7ª División de Rommel cruza el río Mosa

El plan Dyle-Breda, en realidad, más que favorecer los intereses aliados, propició el éxito de la inesperada maniobra alemana, en dirección a Sedán, ejecutada por la agru-

Soldados belgas de vigilancia en la frontera entre Bélgica y Alemania. Mientras dos de ellos leen una carta, el tercero permanece alerta sobre una fortificación.

pación Panzer de von Kleist. Cuatro ejércitos franco-británicos, además del ejército belga, iban a quedar aislados del grueso de las fuerzas francesas que, además, recibirían la presión de los poderosos 4º y 6º Ejércitos alemanes.

El 12 de mayo el ejército belga recibió orden de retirada, para enlazar con las tropas británicas en el río Dyle, lo que dejó expuesto el flanco del Cuerpo de Ejército del general francés Prioux al ataque de los Panzer. Por fin, los aviones de reconocimiento aliados detectaron centenares de vehículos blindados y fuerzas motorizadas enemigas, dirigiéndose a buen ritmo hacia Francia por las carreteras de los alrededores de Dinant, Givet y Bouillon, ya muy cerca del río Mosa. En esta misma fecha, fuer-

que provenía de la otra orilla. Tras un día de continuos combates, comenzaron a cruzar finalmente los primeros elementos acorazados alemanes.

Pese a la tenaz resistencia franco-belga, la confusión reinaba en las filas aliadas. La falta de comunicaciones y de enlace entre las unidades hacía casi imposibles los contraataques coordinados. No obstante, el 14 de mayo, la unidad de dragones motorizados del 2º Cuerpo de Ejército francés inició un ataque sobre Haut-le-Wastia, adonde había llegado la vanguardia del 7º Batallón motociclista germano; pero la unidad francesa, inexplicablemente, se retiró a sus antiguas posiciones.

Los Panzer continuaron la presión más allá de Onhaye y, a última hora de la tarde, alcanzaron Anhée. Más al norte, en Yvoir, una división de infantería alemana también consiguió cruzar el Mosa, lo que hizo que se retirase precipitadamente la 22ª División francesa. Las fuerzas franco-belgas estaban desmoralizadas y el general Martin dio orden de repliegue a todo el 2º Cuerpo de Ejército francés, que se retiró a la línea Fosse - Mettet - Oret - Florennes - Chaumont - Vodecée - Merlemont.

La brecha de Sedán

Entre tanto, más al sur, las fuerzas blindadas del general Guderian seguían avanzando por las carreteras de la región de las Ardenas. La precipitada retirada de la 3ª Brigada de spahis —tropas coloniales norteafricanas— había dejado desprotegida a la caballería francesa. Al amanecer del 12 de mayo, la 1ª División Panzer estaba ya en la carretera que conducía a Sedán, en Francia.

El general francés Huntzinger intentó contener el avance enemigo con la 5ª División ligera de caballería, pero tuvo que replegarse al otro lado del Mosa. Huntzinger solicitó refuerzos al general Georges, que envió a Sedán a la 3ª División de infantería motorizada. Los franceses destruyeron con explosivos los dos puentes principales sobre el Mosa.



Cañón Bofors.

La artillería belga, al igual que la de otros muchos países europeos, estaba dotada de estas magníficas armas de la industria sueca.

zas de las 5ª y 7ª Divisiones Panzer, tras duros combates con la retaguardia de la caballería francesa, se situaron sobre la orilla oriental del Mosa, a la altura de Yvoir y Dinant, respectivamente.

Por la noche los hombres de Rommel descubrieron un paso desguarnecido y establecieron una cabeza de puente para garantizar el cruce de las fuerzas que debían llegar. El 6º Regimiento de fusileros cruzó el río Mosa en la madrugada del día 13 en botes neumáticos, bajo el copioso fuego

EL AVANCE POR LAS ARDENAS

Aunque el estado mayor francés consideraba que la región boscosa de las Ardenas era una barrera infranqueable, las divisiones acorazadas fueron avanzando con asombrosa facilidad.



El avance de la fuerza acorazada principal alemana se realizó a través de los bosques de las Ardenas, en Luxemburgo y Bélgica, hasta el Semois y el Mosa, terreno considerado tortuoso no sólo para unidades acorazadas sino para grandes ejércitos. Los aviones de reconocimiento franceses fracasaron al no identificar la magnitud del avance alemán, y las escasas unidades franco-belgas presentes no pudieron frenarlo.



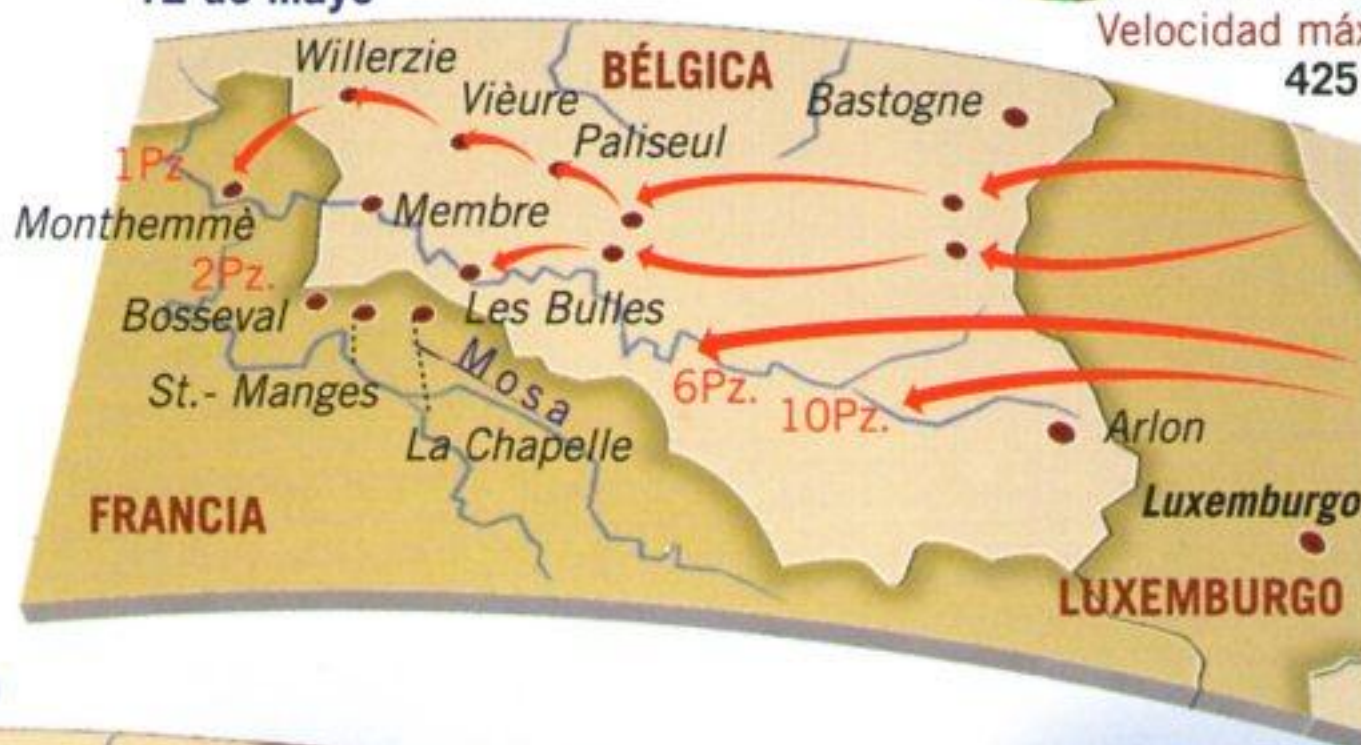
Potez 63-11

Dotación:
3 hombres

Armamento:
3 ametralladoras de
7,5 mm y hasta
500 kg de bombas

Velocidad máxima:
425 km/h

12 de mayo



Potez 637

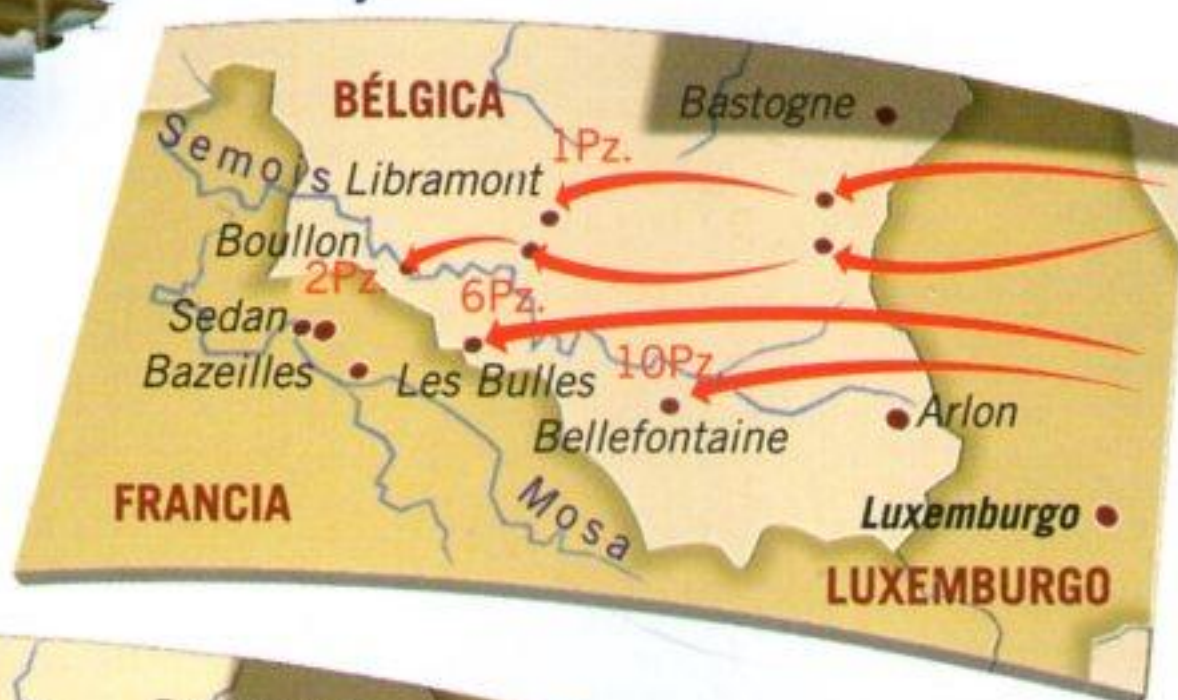
Dotación: 3 hombres

Armamento: 1 ametralladora
de 7,5 mm y hasta 200 kg de
bombas

Velocidad máxima: 425 km/h

Autonomía: 1.500 km

11 de mayo



SdKfz 231: vehículo de
reconocimiento, punta de
lanza de las divisiones
Panzer.

10 de mayo



SdKfz 251: vehículo
blindado de transporte de
tropas, elemento clave en
la Blitzkrieg, pero sólo
disponible en algunas
unidades de cada
división Panzer.



T-13: carro ligero
belga, basado en
un modelo Vickers,
armado sólo con
una ametralladora.



Panzer II: era uno de
los vehículos más
numerosos en las
divisiones Panzer, a
pesar de contar con
un débil blindaje y de
estar armado sólo con
un cañón de 20 mm y
una ametralladora.

Tras una metódica preparación artillera y el ataque aéreo de los Dornier Do 17 y los Junkers Ju 87 Stuka sobre la artillería enemiga, en las primeras horas de la tarde el 13 de mayo el Regimiento *Grossdeutschland* y los zapadores de asalto alemanes comenzaron el cruce del Mosa en botes neumáticos. Los combates fueron muy duros, pero seis batallones de la 1ª División Panzer lograron cruzar, al igual que la vanguardia de la 10ª División Panzer. Esto permitió establecer la cabeza de puente necesaria para el cruce de las unidades blindadas.

Los pontoneros llegaron a media tarde y comenzaron la construcción de un puente de 16 toneladas que, a media noche del día 13, estaba terminado y comenzó el cruce de los Panzer. Las unidades blindadas francesas trataron desesperadamente de organizar un contraataque, que fue rechazado. La brecha abierta en el sector de Sedán, de unos 90 km de anchura, era el principio del fin de los aliados.

Tropas del derrotado
ejército belga, que
capituló el 28 de mayo
de 1940, entregan sus
armas a los
vencedores.

Debate en la cumbre aliada

El 16 de mayo, el primer ministro británico, Churchill, recibió telegramas del general Gamelin y del jefe de gobierno francés, Paul Reynaud, solicitando el envío de diez escuadrones de cazas y refuerzos terrestres. Ese mismo día Churchill viajó a París en avión para entrevistarse. Según confiesa en sus memorias, Churchill se sorprendió al saber que Francia no contaba con reservas estratégicas. Pocos días después, los alemanes llegaban al mar y cerraban la trampa.

Ante la grave situación planteada en Bélgica, el 21 de mayo se reunió en Ypres un consejo de guerra interaliado. El general francés Weygand, sucesor de Gamelin, señaló al rey Leopoldo III que los belgas debían cubrir a los franceses. El monarca replicó que eso significaba sacrificar la defensa de su país y rechazó la propuesta. Weygand comprendió que los franceses iban a quedarse solos y ordenó al general Billote que emprendiese, con sus propios



medios, el ataque a partir de la línea Arras-Cambrai. El jefe británico, lord Gort, comunicó que los británicos se retirarían hacia Dunkerque, para regresar desde ese puerto francés a Gran Bretaña. Para mayor desgracia de los franceses, el general Billote falleció a consecuencia de un accidente de automóvil. Los documentos del contraataque galo quedaron destruidos al incendiarse el vehículo en que viajaba el general; sólo él conocía los planes de ataque estudiados con Weygand. Los ejércitos franceses, situados al norte del río Somme, se quedaban sin jefe y sin órdenes de operaciones.

La rendición belga

Los británicos, duramente presionados por la 2ª y 10ª Divisiones Panzer, sacrificaron a parte de sus fuerzas, mandadas por el general Nicholson, que se defendieron en Calais, donde capitularon el 26 de mayo. Los alemanes hicieron prisioneros a unos 20.000 hombres, de los cuales, entre tres o cuatro mil eran británicos, y el resto eran soldados belgas, holandeses y franceses.

Para entonces, el medio millón de belgas en armas estaba al borde del colapso. Churchill, sin dar cuenta al Estado Mayor belga, ordenó al general Gort que se concentrara en el reembarque de las fuerzas británicas. Los soldados belgas, prácticamente sin alimentos y sin agua, realizaron un último intento de improvisar una línea defensiva. Se alinearon cerca de 2.000 vagones de ferrocarril sobre el tramo ferroviario Ypres-Rouler, maniobra dilatoria que apenas sirvió para algo.

El 27 de mayo de 1940, Leopoldo III declaró que el papel de Bélgica en la contienda había terminado y que tenía intención de permanecer en el país. Tomó esta decisión en contra de la voluntad de su propio gobierno. Esa noche, el monarca aceptó la rendición de sus fuerzas armadas y el cese del fuego se inició a las cuatro de la madrugada del día 28.



La rendición belga dejaba al descubierto una brecha de casi 40 km entre Ypres y el canal de la Mancha, en el flanco del ejército británico destacado en el continente europeo. Los gobiernos aliados, que no habían sido consultados previamente, denostaron la decisión de Leopoldo III, aunque Churchill reconoció la valentía de las tropas belgas, que habían sufrido, entre muertos y heridos, más de 23.000 bajas.

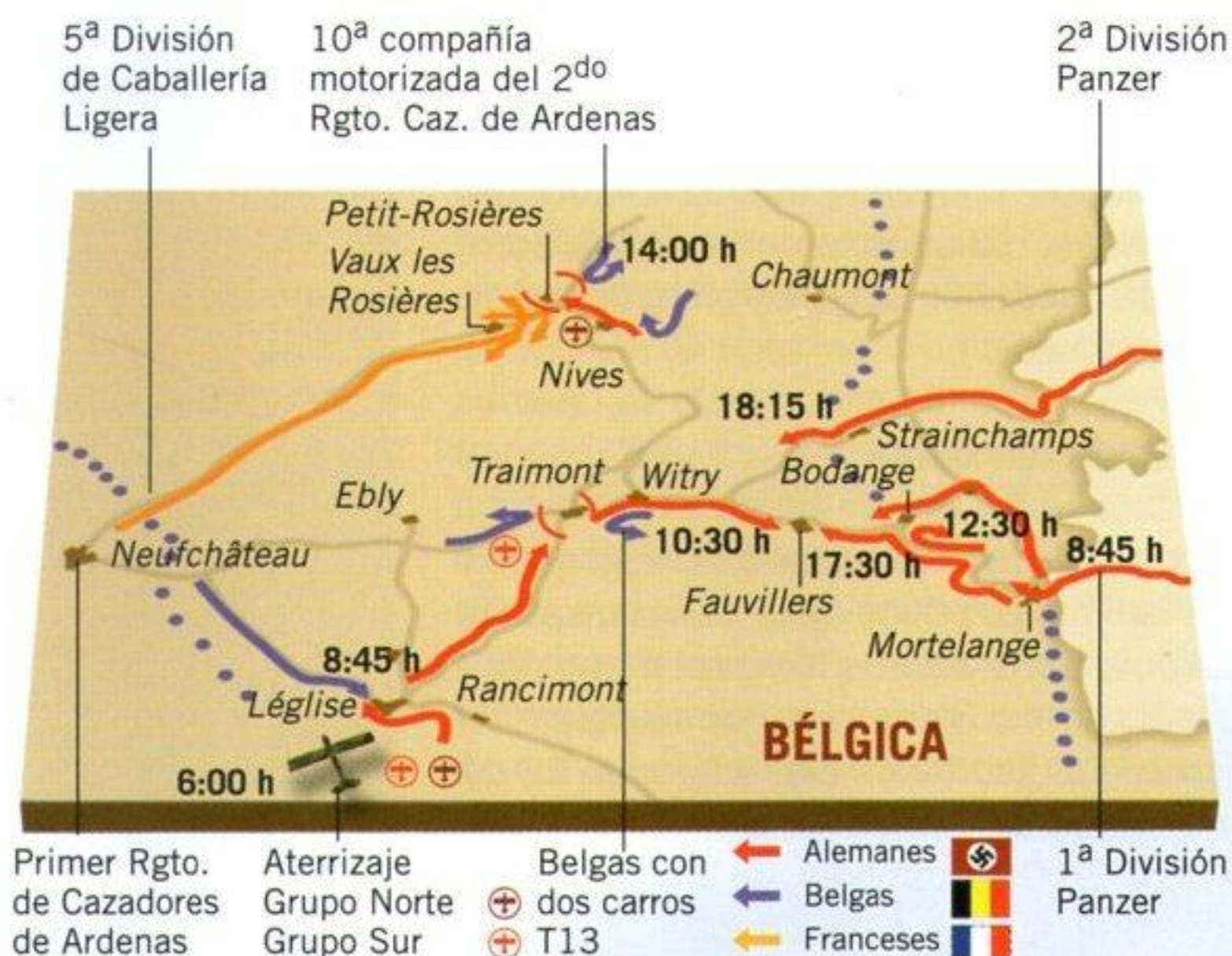
Tras la finalización de la guerra, el pueblo "pasó factura" a su antiguo soberano, que buscó asilo en Suiza. En 1950, en un reñido referéndum, los belgas decidieron que Leopoldo III no regresara al trono. Poco después, abdicó en su hijo Balduino.

El rey Leopoldo III y el ministro de defensa belga, general Denis, observan unas maniobras militares realizadas por el 8º Cuerpo de ejército, en Dinant, junto a una pieza de artillería.

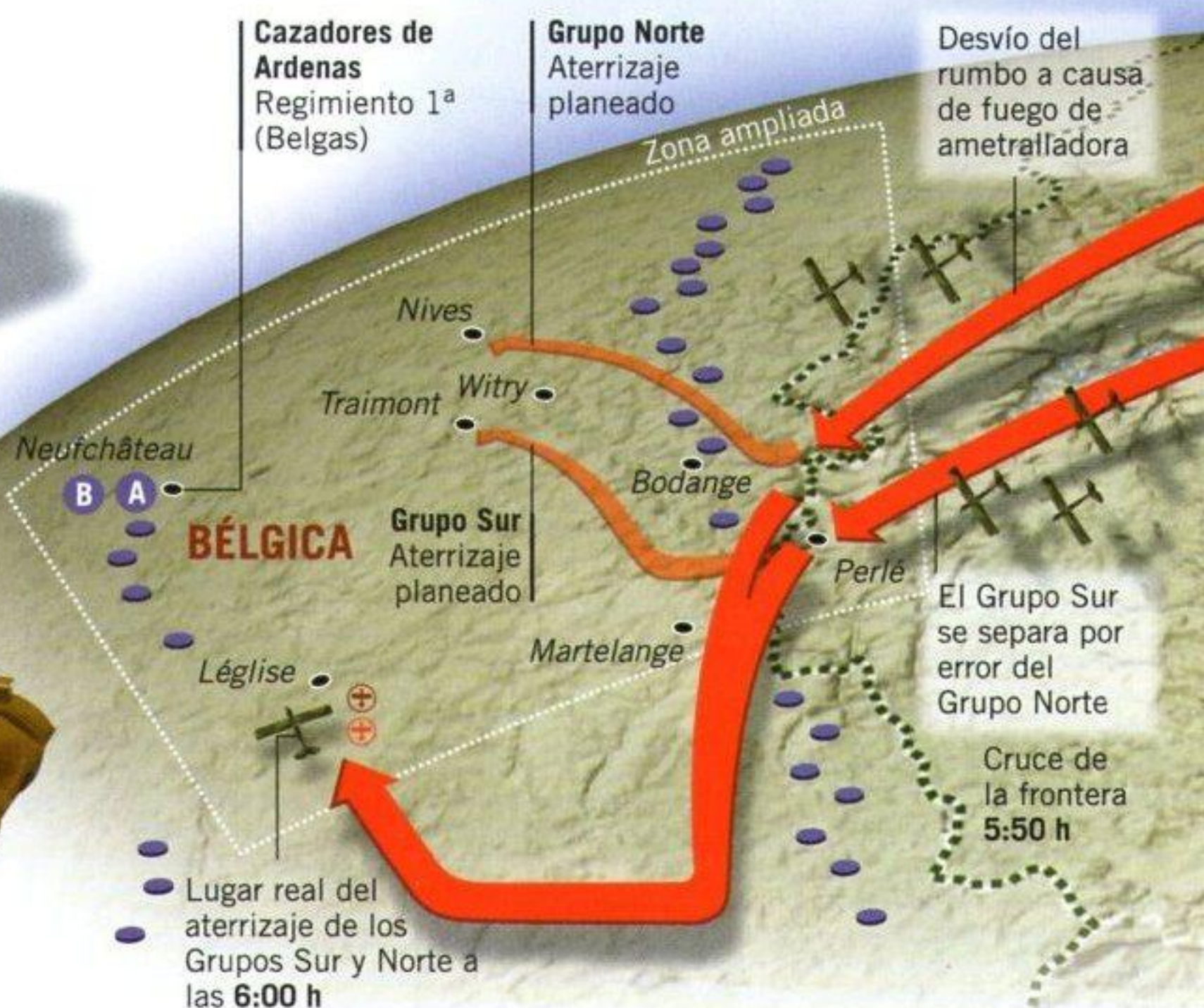
OPERACIÓN NIWI

En un audaz y sorprendente movimiento, varios centenares de soldados alemanes fueron aerotransportados tras las líneas belgas a bordo de frágiles avionetas de observación. Con su misión, al mejor estilo de "comandos", facilitaron el avance imparable de los Panzer.

Al alba del 10 de mayo, unos 400 soldados del 3^{er} Batallón-División Großdeutschland aterrizaron cerca de la frontera entre Bélgica y Luxemburgo. Dos grupos, que viajaban en 98 aviones *Fieseler Fi-156*, entorpecerían la reacción belga en la zona de Nives y Witry (de ahí el nombre de la operación), destruyendo comunicaciones, bloqueando carreteras y capturando búnkers. A pesar de que la mayoría no aterrizó en el lugar previsto, no encontraron demasiada oposición entre los desconcertados belgas. A las 16:00 h contactaron con la vanguardia de las divisiones Panzer.



Tanques belgas





Belgica

Alemania

Luxemburgo



Fieseler Fi-156

Avión de enlace, ambulancia y observación

Dotación: 3 hombres y 1 MG 15 de 7,92 mm en la cabina trasera

Velocidad: 175 km/h (máx.); 50 km/h (mín.)

Techo de servicio: 5.000 m

Capaz de aterrizar y despegar en pistas cortas, en la operación Niwi volaron a una altura de entre 15 y 30 m.

Cruce de la frontera
5:35 h

Grupo Norte ⊕
11ª compañía
Capitán Krüger
42 Fi-156

Comienzo de la operación
5:20 h

Pützhöhe

Bitburg

Dockendorf

ALEMANIA

Wallendorf

Diekirch

Ettelbruck

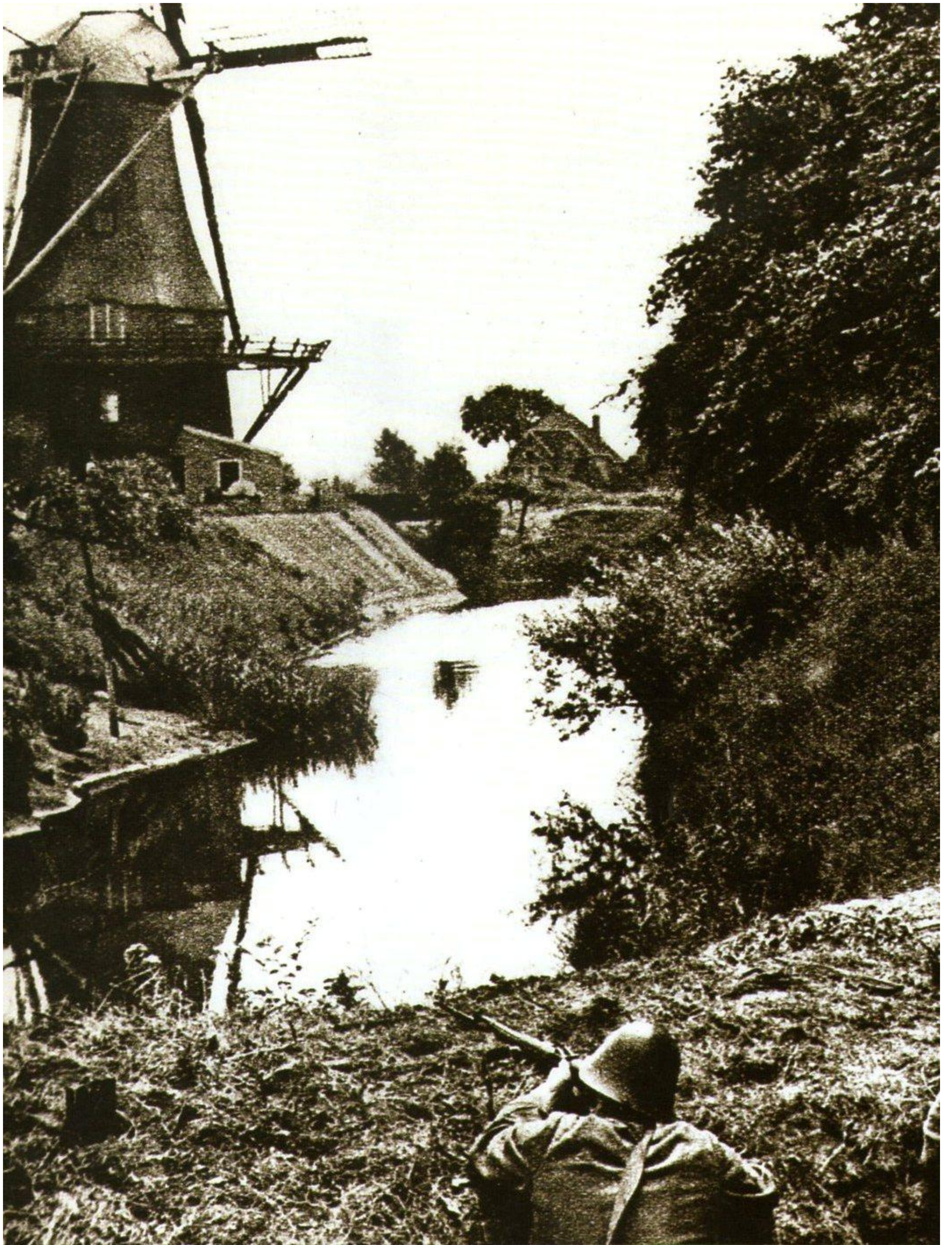
LUXEMBURGO

Bollendorf

Echternach

Grupo Sur ⊕
10ª compañía
Capitán Garski
56 Fi-156

Otra operación parecida, "Hedderich", transportó 125 soldados en 5 grupos usando 25 Fi-156, con la misión de ocupar 5 cruces de carretera en la frontera francesa.



LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Rafael Permuy

6 TORMENTA SOBRE HOLANDA

El reino de los Países Bajos había permanecido neutral durante la Primera Guerra Mundial, y los holandeses pensaban que podrían mantenerse al margen de un nuevo conflicto. Esa creencia los había llevado a descuidar su otrora formidable sistema defensivo. Las fortificaciones del siglo XIX estaban totalmente obsoletas y sus fuerzas armadas tampoco se habían equipado adecuadamente. Era muy poco lo que podían hacer frente a la agresiva maquinaria bélica del III Reich.

La “fortaleza Holanda”

El planteamiento holandés casi se cumple, pues el 29 de octubre de 1939 la invasión de Holanda fue excluida del “Caso Amarillo” y sólo se contempló que el 6º Ejército cruzase el extremo sur de su territorio. Pero, ante la insistencia de la *Luftwaffe*, que necesitaba bases desde las que atacar Inglaterra, y el miedo a que el gobierno holandés permitiese el paso de los aliados, se la incluyó nuevamente el 30 de enero de 1940.

El país no estaba preparado para soportar una invasión. Sólo se habían completado dos fuertes modernos, tras la construcción del *Afsluitdijd* (“gran dique”). Esta

Soldados holandeses apostados vigilando la frontera germano-holandesa. Al fondo se puede ver uno de los característicos molinos de viento de los Países Bajos.

obra, con su moderna carretera, abría la puerta trasera de la llamada *Vesting Holland* (“fortaleza Holanda”), varias posiciones alrededor del corazón sociopolítico y económico del país, que incluía las ciudades de La Haya, Amsterdam, Rotterdam y Utrecht.

La principal defensa de la *Vesting* era la *Nieuwe Hollandse Waterlinie* (NHW, “nueva línea acuática holandesa”), que se extendía desde Miuden, en el IJsselmeer, hasta Nieuwegein, en el Lek. La inundación del terreno entre el Zuider Zee y el Bajo Rhin era la clave de esta estrategia defensiva. Pero las inundaciones necesitaban varios días para ser efectivas. Para obtener ese tiempo en la eventualidad de una invasión, se estableció la Línea Grebbe.

Cada línea fortificada anclaba sus flancos en formidables barreras de agua. Esta situación se vio alterada con la construcción del gran dique, que proporcionaba una forma de penetrar por la retaguardia.



Las tropas holandesas eran escasas y estaban mal equipadas. A las divisiones desplegadas sobre la frontera con Alemania se les encomendó la tarea de demorar en lo posible cualquier avance germano.

Por ello, se construyeron sobre islas artificiales dos modernos fuertes, que cubrían ambos extremos: Kornwerderzand, con 17 búnkers, y Den Oever, con 13. Los búnkers estaban armados con ametralladoras, cañones antitanque de 50 mm y reflectores. También albergaban puestos de mando, motores y abrigos. El espesor del hormigón oscilaba entre dos y tres metros. Habían sido prácticamente finalizados en 1933. La guarnición de cada fuerte constaba de unos 200 hombres. Adyacente a Kornwerderzand, en la costa frisia, se encontraba la posición de Wons, bastante vulnerable, con unos 95 búnkers en total. Estos fuertes no tenían nada que ver con sus contrapartes francesas o belgas, ya que la naturaleza del terreno impedía la construcción de todo tipo de subterráneos y galerías.

La Línea Grebbe constituía la principal defensa. Contaba con 144 torres acorazadas y 130 búnkers de ametralladoras, además de cuatro búnkers antitanque.

En cambio, la Línea Maas-IJssel, más avanzada, había sido concebida para retrasar al invasor; su principal posición fortificada era el fuerte Pannerden, construido en 1872. Estaba artillado con cinco cañones de 150 mm y cuatro de 105 mm y su guarnición era de 300 hombres. En 1940 fue reforzado con cuatro cañones navales de 70 mm. En esta línea había un total de 352 torres acorazadas y 480 búnkers de ametralladoras, además de 22 búnkers antitanque. Era la más larga y carecía de las posiciones de apoyo de la Línea Grebbe.

La Línea Peel-Raam, que se extendía hasta Bélgica, era muy débil y no se disponía de fuerzas para defenderla, aunque sobre el papel fuese poderosa, con 79 torres acorazadas, 280 búnkers de ametralladoras y 13 búnkers antitanque.

El *Stelling van Amsterdam*, el viejo anillo de fuertes alrededor de la ciudad, era de escaso valor militar en 1940. Las defensas fueron aumentadas con fuertes armados con cañones de 60 mm en torres y de 110

mm en casamatas, que defendían los puntos de cruce y los sistemas de control de las inundaciones. Esta cadena de fuertes requería al menos 20.000 hombres de guarnición permanente, cifra que el ejército holandés no podía ni soñar.

Los búnkers holandeses, a diferencia de los belgas o los franceses, eran en general pequeños. Los provistos de ametralladoras eran de diversos tipos, con dotaciones que oscilaban entre tres y treinta hombres. Los antitanque eran los más grandes; algunos de ellos estaban dispuestos en varios niveles y contaban incluso con generadores eléctricos. Los cañones antitanque eran de procedencia belga, mientras que las torres o cúpulas acorazadas eran de fabricación nacional.

El despliegue del ejército holandés en 1940

Para el alto mando holandés, dada la escasez de fuerzas, la defensa de las cuatro provincias del norte y el Limburgo resultaban virtualmente imposible, por lo que sus planes sólo consideraban las provincias centrales de Noor-Holland, Zuid-Holland y Utrecht, con sus ocho divisiones de infantería y sus pocos vehículos blindados. Su aviación era muy escasa y la exigua marina de guerra estaba centrada en la defensa de las colonias holandesas.

Una parte fundamental del plan defensivo se basaba en la inundación de extensas zonas, pero había renuencia a hacerlo, dado el perjuicio para las tierras de labor y granjas. Llegado el momento, muchos granjeros lucharon contra las inundaciones, que nunca supusieron un serio obstáculo para el atacante.

FICHAS

LA AVIACIÓN HOLANDESA

La aviación militar holandesa, llamada *Luchvaartafdeling*, formaba parte del ejército de tierra. Holanda había establecido una magnífica industria aeronáutica autóctona: fábricas como *Fokker* o *Koolhoven* habían sido capaces de exportar sus modelos a varios países europeos y americanos. En 1940 el *Luchvaartafdeling* se estructuraba en dos regimientos operativos. El primero disponía de dos *Groep* (grupos), con 14 bimotores *Fokker T.V* que se agrupaban en la escuadrilla de bombardeo, y con 13 aviones

monomotores *Fokker D.XXI* y 28 bimotores *Fokker G.I*.

El 2º Regimiento aéreo estaba dedicado a prestar apoyo directo al ejército de tierra y disponía de un grupo de caza, con dos escuadrillas dotadas con 9 *Fokker D.XXI* y 12 *Northrop 8A-3N*, de origen estadounidense; además de cuatro grupos de reconocimiento y bombardeo ligero (*Verk.Gr.*) con un total de 33 *Fokker C.V*, 18 *Koolhoven FK.51* y 2 *Fokker C.X*. Por su parte, la marina de guerra holandesa tenía su propio servicio de aviación, denominado *Marine Luchvaardienst*. Contaba con 44 hidroaviones y 30 aviones, de escuela y entrenamiento. Todos los hidros eran fabricados por *Fokker* y correspondían a los modelos monomotores *C.VII W*, *C.VIII W*, *C.XI W* y *C.XIV W*, además de los modernos bimotores *T-VIII W*. Los aviones navales operativos se agrupaban en ocho "grupos" (*Groepvliegtuigen*), que en realidad eran patrullas de tres o cuatro hidroaviones. El servicio aeronaval realizó misiones de reconocimiento costero, sufriendo grandes pérdidas a causa de la *Luftwaffe*.

El día de la capitulación holandesa, los últimos seis hidroaviones de la base de *Veere* volaron a Francia y durante la jornada los siguieron todos los hidros que todavía eran capaces de volar. [R.P.]



Tras la movilización, los aviones civiles de la compañía aérea holandesa KLM, como este Fokker F-XII, fueron militarizados y empleados en la campaña.

Fokker C.X en su escuadrilla de reconocimiento estratégico. El 2º *Groep* tenía cuatro escuadrillas de caza (*Ja.VA*) con 23



El ejército holandés disponía de escasos y primitivos medios blindados, como este vehículo que formaba parte de ese exiguo parque y era conocido como M-36.

En mayo de 1940 cuatro divisiones encuadradas en los 2º y 4º *Legerkorps* (Cuerpos de Ejército) defendían la Línea Grebbe, desde el IJsselmeer al Lek. Una brigada defendía el sector desde el Rin hasta el Waal y otra desde el Waal hasta el Mosa. Tres divisiones (el 3º *Legerkorps* y una brigada ligera) defendían la Línea Peel, con órdenes de retirarse ante el invasor. El 1º *Legerkorps* permanecía en reserva en el interior de *Vesting Holland*. Un total de 25 batallones guarnecían la línea fronteriza, para dar la alarma ante el comienzo de la invasión y retrasar el avance mediante voladuras y acciones de retaguardia. Otros 23 batallones ocupaban un segundo escalón, con misiones similares, a lo largo de la línea del IJssel y la Peel. Tres batallones vigilaban la frontera belga y nueve más permanecían en Zelanda. Diversas unidades de defensa costera se desplegaban a lo largo del litoral.

Aunque los franceses contemplaban, en su plan Dyle-Breda, el avance de su 7º Ejér-

cito a través de Bélgica hasta Amberes, el comandante en jefe holandés, el general Winkelman, sabía muy poco de esos planes y no tomó medida alguna para coordinarse con ellos.

El plan alemán

El territorio holandés se presentaba mucho más difícil para el atacante que para el defensor, ya que los numerosos canales y sus puentes hacían que un número escaso de defensores pudiera mantener una posición ante un atacante muy superior. El alto mando alemán ideó entonces un plan basado en operaciones aerotransportadas para capturar puentes vitales que permitiesen el rápido avance de las tropas terrestres. Su objetivo era desplegar una alfombra aerotransportada a lo largo del Mosa y del delta del Rin, desde Moerdijk hasta Rotterdam y La Haya. La planificación estuvo a cargo del teniente general Kurt Student, comandante de la 7ª *Flieger-Division* (división aérea).

El ataque por tierra, a cargo del 18º Ejército, tendría lugar a lo largo de tres ejes. En el Norte, la 1ª División de caballería avanzaría hacia Friesland para penetrar en la

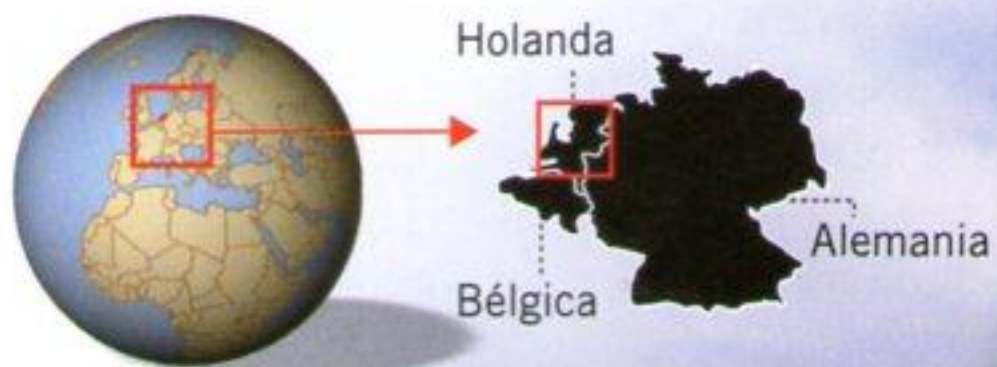
Vesting Holland atravesando el gran dique. En el centro, el 10º Cuerpo de Ejército (dos divisiones y dos regimientos de las *Waffen SS*) forzaría la Línea Grebbe y tomaría Utrecht. En el sur, el 26º Cuerpo de Ejército cruzaría el Mosa, forzando la Línea Peel, para atacar *Vesting Holland* desde

el sur y bloquear un posible avance francés. Este sería el principal ataque y lo llevarían a cabo dos divisiones. Una vez lograda la ruptura, la 9ª División Panzer avanzaría sobre Rotterdam durante el tercer día de la invasión. El eje del avance estaba formado por la línea de puentes capturados por las tropas aerotransportadas en el primer día.



FUERTE KORNWERDERZAND Y DEFENSAS HOLANDESES

El fuerte Kornwerderzand cubría el acceso al dique que cerraba el paso al lago IJsselmeer y fue objeto del ataque de la *Wehrmacht*. Tras duros combates durante varios días el gobierno holandés optó por rendirse.



El fuerte *Kornwerderzand* era una de las modernas fortificaciones construidas por los holandeses para controlar el acceso al sistema de esclusas y canales. Comprendía un total de 17 casamatas, armadas con ametralladoras y cañones anticarro, así como puestos de mando, abrigos de personal y servicios logísticos.

Las casamatas

No se podían comunicar por pasillos subterráneos debido al nivel del mar. El espesor del hormigón armado llegaba a los 3 m en los puntos más vulnerables. La guarnición era de unos 200 hombres.



Defensas holandesas

- 1.- Kornwerderzand
- 2.- IJsellinie
- 3.- Maaslinie
- 4.- Grebbelinie
- 5.- Betuwestelling
- 6.- Maas-Waalstelling
- 7.- Peel-Raamstelling
- 8.- Waal-Lingstelling
- 9.- Nieuwe Hollandse Waterlinie
- 10.- Stelling van Den Helder
- 11.- Stelling van Amsterdam
- 12.- Vesting Holland







LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Rafael Permuy

PARACAIDISTAS AL ASALTO DE HOLANDA

Los paracaidistas alemanes (*Fallschirmjäger*) se lanzaron en el corazón de Holanda, para luego ser reforzados por el resto de las fuerzas aerotransportadas en aviones Junkers Ju 52. Sus objetivos eran asegurar puntos clave para el avance de las fuerzas terrestres y el control de la capital neerlandesa. El asalto comenzó el viernes 10 de mayo de 1940; era el inicio de cinco días de duros combates, en los cuales los holandeses mostrarían su decisión de resistir a los invasores.

El plan de ataque

Las fuerzas de asalto aéreo estaban compuestas por 3.500 hombres de la 7ª *Flieger-Division* y 12.000 de la 22ª *Luftlande Infanterie-Division* (división de infantería aerotransportada). Disponían de 430 Ju 52 repartidos en grupos de 53 aparatos, cada uno de los cuales tenía capacidad para transportar a un batallón a la vez. Sus objetivos: La Haya, sede del gobierno y de la familia real, que sería asaltada por más de 9.000 hombres, y el pasillo hasta Rotterdam, para abrir el paso a las unidades acorazadas al interior de la Vesting Holland. Durante las primeras horas contaron con el apoyo de 250 cazas y 170 bombarderos.

El ejército alemán avanza por una carretera holandesa el 15 de mayo. En un vano intento de retrasar la marcha, los holandeses talaron los árboles, para obstaculizar la ofensiva.

Los ataques de la *Luftwaffe* a aeródromos y lugares designados para el lanzamiento de paracaidistas eliminaron a más de la mitad de la fuerza aérea holandesa: sólo quedaron operativos 13 Fokker D-XXI y G-1A de un total de 62 cazas.

Grupo norte: en torno a La Haya

Alrededor de La Haya se designaron tres lugares de aterrizaje en Valkenburg, Ockenburg e Ypenburg, cada uno de ellos con un aeródromo.

Contra Valkenburg se lanzó la 6ª Compañía del *Fallschirmjäger Regiment 2* (FJR2), con 160 hombres, que serían reforzados por el 47º Regimiento de infantería (3.150 hombres). El lanzamiento se llevó a cabo sin incidencias, entre las 04:30 y las 04:50 h, desde la extraordinaria altura de unos 80 m. Los paracaidistas capturaron inicialmente el aeródromo, pero el suelo resultó dema-



Paracaidistas alemanes se disponen a embarcar en los Junkers Ju 52. Todos llevan ropa de salto reglamentaria en la Luftwaffe desde antes del inicio del conflicto.

siado blando para los 50 aviones Junkers Ju 52 que aterrizaron posteriormente y la pista quedó prácticamente inservible. Una segunda oleada de 40 aparatos apenas encontró sitio para aterrizar y muchos lo hicieron en las playas cercanas, donde la mayoría también resultó atrapada. Sometidos a un violento contraataque holandés y fuego de artillería, los alemanes quedaron divididos en dos grupos.

Ockenburg constituyó el objetivo de la 3ª Compañía del FJR2 (160 hombres), reforzados por el 2º Batallón del 65º Regimiento de infantería (900 hombres). El lanzamiento fue muy disperso, ante la densa defensa antiaérea, y menos de un cuarto de la 3ª Compañía cayó en el lugar previsto. El primer grupo de Ju 52 aterrizó a las 07:00 h sin muchas dificultades, aunque algunos ya no lograron despegar. La llegada de la segunda oleada, 45 minutos después, empeoró la congestión y virtualmente bloqueó todas las pistas. Los Fokker T-V holandeses bombardearon el aeropuerto a lo largo de la mañana, destruyendo varios

Junkers Ju 52. Un contraataque holandés al atardecer logró reconquistar el aeropuerto. Alrededor de 500 alemanes se reagruparon en Ockeronde, una gran hacienda al sur del aeropuerto, y establecieron posiciones defensivas allí.

Fracaso del Grupo norte alemán

Ypenburg fue el objetivo de las 1ª, 2ª y 4ª Compañías del FJR2 (550 hombres), reforzados por el resto del 65º Regimiento de infantería (4.350). La mayoría de los paracaidistas cayó muy dispersa, lejos del objetivo original, debido a la defensa antiaérea, que además abatió a doce Junkers Ju 52. El resto aterrizó donde pudo, en los campos cercanos o en las carreteras, desde donde no pudieron volver a despegar. La segunda oleada, de 40 aparatos, no corrió mejor suerte. Uno de los aparatos derribados transportaba a miembros del Estado Mayor divisionario, con documentación sobre todos los objetivos de la operación, que pronto estuvo en manos holandesas.

Un decidido contraataque holandés, apoyado por artillería y aviación, reconquistó el terreno perdido. Las dos secciones de autometralladoras estacionadas en Ypenburg fueron decisivas. Los seis vehículos M36 del 1^{er} Escuadrón de blindados holandés habían tomado posiciones alrededor del aeropuerto y abrieron un fuego devastador sobre cada uno de los aviones que aterrizaban.

La operación alemana resultó un fracaso. Sufrieron más de 2.000 bajas y perdieron un enorme número de aviones de transporte, sin asegurar ningún aeropuerto. Los sobrevivientes, apenas un tercio de la fuerza prevista, estaban diseminados a lo largo de una docena de lugares alrededor de La Haya, donde el gobierno y la familia real holandesa estaban a salvo. Sin embargo, había logrado atraer a un gran número de fuerzas holandesas al corazón de la *Vesting*, consumiendo todas sus reservas.

Grupo sur: rumbo a Rotterdam

En el sector sur el asalto contemplaba varios lugares de aterrizaje. El 2^o Batallón del FJR1 (700 hombres) descendería sobre Moerdijk en ambos extremos de los puentes. Cerca de 400 hombres del 1^{er} Batallón lo harían sobre Dordrecht y la 3^a Compañía (170 hombres), sobre ambos extremos de los puentes allí situados. El 3^{er} Batallón (unos 700 hombres) caería sobre Waalhaven, asegurando el aeropuerto, para ser reforzados por elementos del 16^o Regimiento de infantería. En total se preveía que seis oleadas transportasen 2.500 hombres durante el primer día. Desde aquí, el objetivo era penetrar en el centro de Rotterdam. Para ayudar en esta misión, 50 paracaidistas se lanzarían sobre el estadio de fútbol del Feyenoord, y doce hidroaviones Heinkel He 59 dejarían a 120 hombres de la 22^a División de infantería en el corazón de la ciudad, acuatizando en el Mosa.

En Moerdijk los paracaidistas tomaron sus dos objetivos –el puente ferroviario de 1.400 m de longitud y el puente de la ca-

rretera, de 1.200 m, a la sazón los más largos de Europa– y neutralizaron al batallón de artillería y tres secciones de infantería que los guarnecían.

Comienza la batalla de Dordrecht

Dordrecht albergaba en ese momento un gran número de tropas holandesas, ya que estaba acuartelado el regimiento de pontoneros. Pero de los 1.200 hombres que lo componían, pocos tenían el adecuado entrenamiento. Una sección de zapadores progresó hacia los puentes tomados por los alemanes, en medio de continuos tiroteos. Los alemanes se replegaron hacia los extremos de los puentes y la lucha continuó de forma confusa. Los diseminados grupos de paracaidistas se reagruparon en el parque Weizicht. Desde allí lanzaron dos ataques sobre la estación de tren, que fueron repelidos. Rodeados por todas partes, los alemanes se rindieron. Sólo una veintena de paracaidistas pudo escapar a la orilla norte donde se hicieron fuertes.

El resto del 1^{er} Batallón, que había caído varios kilómetros al sur de Dordrecht, se había consolidado alrededor de Twede Tol, localidad situada en el centro de la isla. El lanzamiento había tenido lugar sobre un batallón de artillería holandés, que fue neutralizado. Dejando una sección para bloquear la carretera, el grueso de las tres compañías se dirigió a Dordrecht. Allí, los escasos paracaidistas que se aferraban a la orilla norte fueron reforzados por dos compañías enviadas por Student desde Waalhaven, y por varias piezas antitanque y tres obuses de 75 mm. Con la llegada de los paracaidistas por el sur, las proporciones se volvieron contra los holandeses y

Tácticas de los Fallschirmjäger

Los *Fallschirmjäger* (paracaidistas alemanes) sólo practicaban asaltos diurnos, pese a la vulnerabilidad ante el fuego antiaéreo y la pérdida del factor sorpresa. La razón era que durante la noche aumentaban las dificultades para reagruparse y que la navegación nocturna de los Junkers Ju 52 era imprecisa. En el salto sólo portaban armamento liviano.

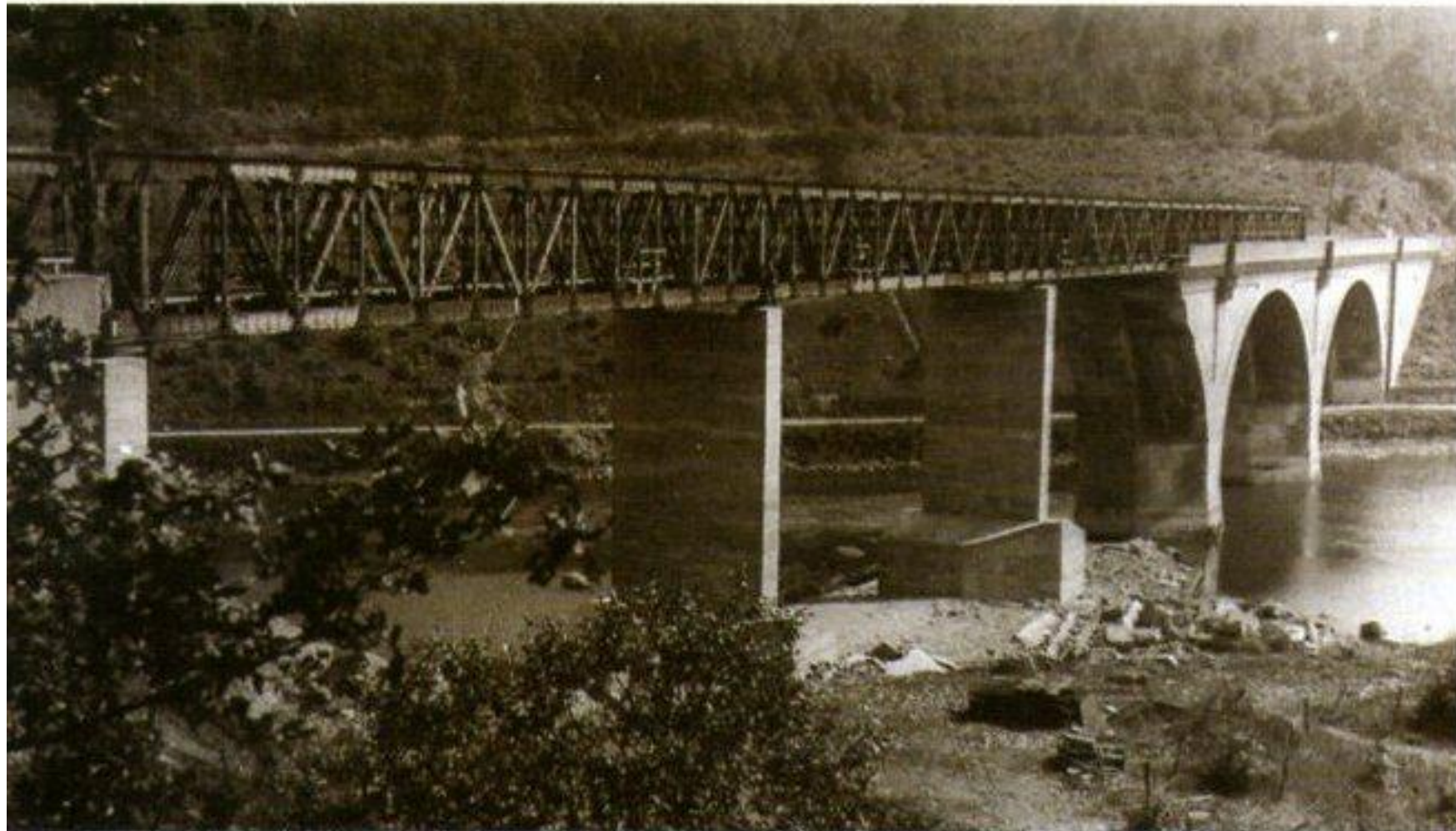


El Führer alemán, Hitler con paracaidistas alemanes condecorados con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, por el valor demostrado durante la conquista del fuerte de Eben-Emael.

las posiciones se estabilizaron durante el correr de la noche.

Sorpresa en Rotterdam

En Waalhaven, los 700 paracaidistas sufrieron bajas en el descenso, en el que algunos se ahogaron al caer al agua, pero lograron tomar el aeródromo. Al cabo de una media hora del lanzamiento comenzaron a aterrizar los Ju 52, a pesar del fuego antiaéreo holandés. Varios aparatos fueron abatidos y otros colisionaron en tierra. Siguieron llegando oleadas de transportes durante todo el día, a pesar del fuego esporádico de la artillería holandesa y de sucesivos ataques de Fokker C-X y Bristol Blenheim y, durante la noche, Vickers Wellington. Siete



El cuerpo de ingenieros de la Wehrmacht tuvo una ardua tarea para reparar los puentes destruidos por los aliados en su intento por detener el avance alemán.

bombarderos fueron abatidos por los cazas alemanes durante esas misiones. En Rotterdam los doce Heinkel He 59 acuatizaron en el Mosa, en medio de la sorpresa general. Ocho aparatos desembarcaron a sus hombres en un muelle cercano a la estación. Los otros cuatro hicieron lo propio en Koningshaven. Ambos grupos aseguraron sus objetivos, los puentes Konin-ginne y Willems. Los 50 paracaidistas que habían descendido en el campo de fútbol tampoco tuvieron ningún incidente y, utilizando un tranvía, se dirigieron a reunirse con sus compañeros en los puentes.

Los holandeses resisten

Los holandeses, salvando la sorpresa inicial, reaccionaron con presteza. Una compañía del 39º Regimiento de infantería, al mando del capitán Jan van Rhijn, detuvo el avance alemán en la orilla norte, mientras que una sección de infantes de marina inició un duro combate que forzó a los alemanes a permanecer en una muy reducida cabeza de puente en la orilla derecha del Mosa. El general Winkelman pidió ayuda de la armada, que envió al cañonero Z-5 a bombardear las posiciones alemanas con sus piezas de 75 mm. Logró destruir cuatro hidroaviones antes de ser forzado a retroceder por el fuego de ametralladoras alemán. Volvió poco después acompañado por el torpedero TM-51, pero ambos buques se retiraron al mediodía tras haber gastado su munición y sin lograr su objetivo. Al atardecer, el destructor van Galen y las cañoneras Johan Mauritius van Nassau y Flores salieron hacia Rotterdam, pero, atacados por Junkers Ju 87 Stuka en Vlaardingen, las cañoneras debieron volver a su base, mientras que el destructor se hundió en Merwede. Al anochecer, los soldados alemanes mantenían el control de los tres puentes de Rotterdam, Dordrecht y Moerdijk y el aeródromo de Waalhaven, aunque estaban sometidos a fuego de artillería y contraataques holandeses. Student trasladó su puesto de mando a Rijsoord, a medio camino entre Dordrecht y Rotterdam. Al anochecer, el jefe alemán recibió un comunicado de la *Luftwaffe* que constituyó una desagradable sorpresa: había otro puente en Alblasterdam, hacia el que se dirigían fuerzas holandesas. En una frenética carrera contrarreloj, una sección de paracaidistas logró llegar antes que los holandeses.

Segundo día: los alemanes se concentran en el sur

Ante la imposibilidad de lograr sus objetivos, al anochecer del día 10, von Sponeck, jefe de las fuerzas alemanas en torno a La

FALLSCHIRMJÄGER. LOS PARACAIDISTAS ALEMANES DE 1940

Durante la invasión de Holanda y Bélgica, los paracaidistas tuvieron una importancia decisiva. Entrenamiento, rapidez, iniciativa y capacidad de combate son factores que convertirán al paracaidista en un soldado superior al resto.



El ejército holandés, tras presentar una heroica resistencia, capituló el día 15 de mayo de 1940. En la imagen se puede apreciar a un grupo de prisioneros.

Haya, recibió la orden de reagruparse y dirigirse hacia Rotterdam. Con 360 hombres, se retiró hacia Wateringen, librando esporádicos combates. Capturó varios autobuses y se dirigió a Ypenburg. Finalmente, el día 13, contactó con el grupo de Ypenburg que también se había retirado de sus posiciones iniciales. El grupo de Valkenburg nunca recibió la orden de retirada y permaneció atrincherado en dos bolsas, en Valkenburg y Wassenaar.

En el sur los alemanes se mantenían firmes. Los ataques del 6º *Grens-Bataljon* holandés sobre Moerdijk habían sido infructuosos y la *Luftwaffe* había ralentizado el avance de los franceses desde el sur. La división ligera holandesa, en retirada desde la Línea Peel, se había reagrupado al noreste de Dordrecht por la noche; era la única reserva móvil que les quedaba. Su comandante, el coronel van der Bilj, intentó retomar el puente de Alblasterdam, pero sus sucesivos ataques fueron rechazados por los alemanes.

Los contraataques en el sector de Dordrecht también fracasaron a lo largo del

día. Un decidido ataque del 3º Batallón de frontera sobre el puente de Barendrecht no logró desalojar a los alemanes y, aunque algunas unidades cruzaron el río, retrocedieron al atardecer. Los alemanes habían sido reforzados por el 3º Batallón paracaidista, procedente de Waalhaven.

En Rotterdam, el 3º Batallón de von Choltitz había asegurado la orilla sur del río y los holandeses concentraron sus esfuerzos sobre la orilla norte. Un ataque sobre los puentes por parte de dos bombarderos Fokker T-V y tres cazas Fokker D-XXI no logró nada y, en el combate aéreo fueron derribados un bombardero T-V, dos Fokker D-XXI y tres Messerschmitt Bf 110.

Al atardecer, Student fue reforzado por una compañía del 65º Regimiento de infantería y todo el 72º Regimiento de infantería, que llegaron a bordo de 36 aviones Junkers Ju 52 que aterrizaron sobre la autopista entre Moerdijk y Dordrecht. Unos 200 paracaidistas se lanzaron al sur de la ciudad como refuerzo por la tarde, aunque sufrieron bajas a causa del certero fuego de mortero holandés.



El tercer día: hacia el desenlace

Los holandeses reanudaron sus infructuosos ataques sobre Dordrecht. Los refuerzos alemanes seguían llegando por aire y la *Luftwaffe* proporcionaba un eficaz apoyo. Por la tarde, 40 Ju 52 aterrizaron en la carretera con elementos del 47º Regimiento de infantería y del 22º Regimiento de artillería. La autopista constituía un excelente lugar de aterrizaje y el flujo de refuerzos era ahora constante. Un ataque de Bristol Beaufort y Fairey Swordfish británicos fue inútil. Al atardecer del tercer día había 7.100 soldados alemanes en la zona de Rotterdam.

Dordrecht constituía el único obstáculo entre los tanques alemanes y Student. Este concentró todas las unidades disponibles para el ataque: tres batallones de paracaidistas, cuatro compañías aerotransportadas, seis secciones antitanque y tres baterías de 75 mm. Su plan, un ataque de flanco por el sudeste, se topó con el propio holandés, que trataba de barrer la isla con tres batallones de la división ligera, apoyados por dos baterías de 75 mm.

Uno de los batallones fue detenido por los paracaidistas en la vía de tren, mientras los otros dos chocaban con las compañías aerotransportadas. Un cuarto batallón holandés se lanzó al combate y la lucha continuó hasta el anochecer, sin que ningún bando obtuviese una ventaja decisiva.

Al atardecer, elementos de la 9ª División Panzer alcanzaban Moerdijk. A los holandeses se les acababa el tiempo.

El cuarto día: la caída de Dordrecht

Winkelman concentró sus esfuerzos sobre Rotterdam para reconquistar los puentes, pero un decidido ataque de sus infantes de marina fue rechazado, cuando sólo quedaba una veintena de paracaidistas alemanes en condiciones de combatir.

Student, esa misma mañana, atacó la refinería de Pernis, al oeste de Rotterdam, sin



utilizar la artillería para no dañar las instalaciones. Pero un grupo de ingenieros británicos se encargó de comenzar a volarlas, antes de retirarse.

En Dordrecht, los holandeses prepararon un último y decisivo asalto. Organizaron dos grupos, cada uno con dos batallones, para retomar los puentes y progresar hacia Moerdijk. El grupo que se dirigió a Moerdijk topó con la vanguardia de la 9ª División Panzer y, aunque logró destruir dos vehículos blindados, fue dispersado por el ataque combinado de las unidades de reconocimiento y los Junkers Ju 87 Stuka.

En la ciudad de Dordrecht, tras un fuerte bombardeo artillero, comenzó el ataque holandés. Varias secciones lograron infiltrarse a través de callejas y pequeñas plazas, y los alemanes se vieron obligados a ceder terreno. A las 16:00 h la línea alemana estaba a punto de derrumbarse. Pero, a esa hora, los primeros vehículos de su división acorazada penetraron en la ciudad, arrollando a varias unidades holandesas. Otras pudieron reorganizarse y establecieron varias posiciones de bloqueo en los puentes. El mando holandés se desmoronó en ese momento. Van der Bijl sacó a su cuartel general de la ciudad y hubo un cruce de órdenes y contraórdenes.

Los tanques alemanes consiguieron atravesar el puente Vriesen, defendido por un cañón de 75 mm y un antitanque de 47 mm. Dos Panzer II fueron puestos fuera de combate, pero tres Panzer III destruyeron la pieza de campaña y aniquilaron a las dotaciones con fuego de ametralladora.

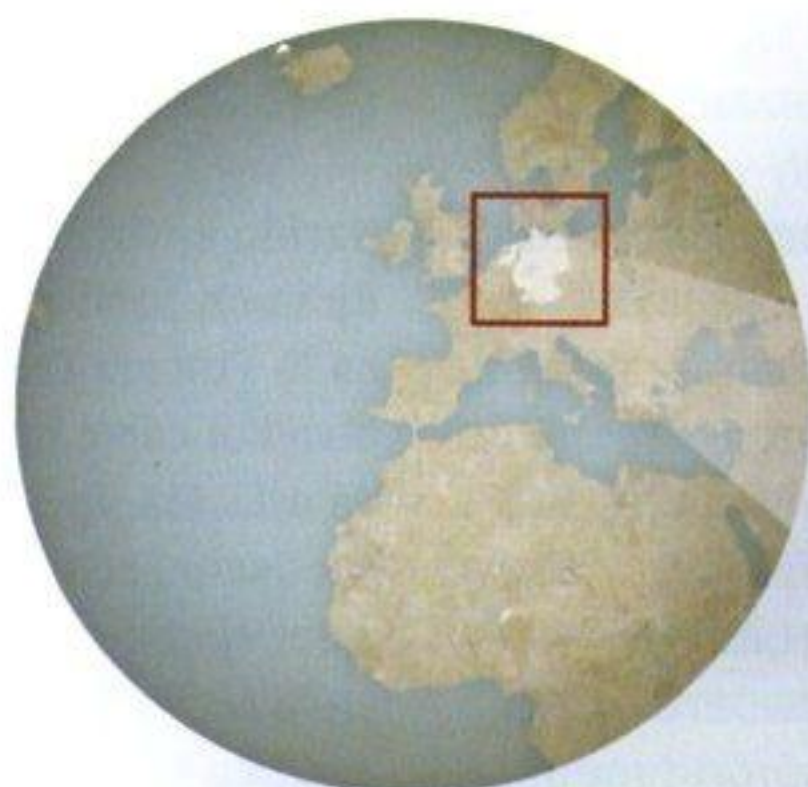
La suerte estaba echada. Ante la abrumadora presencia alemana, los holandeses abandonaron Dordrecht a las 18:00 del lunes 13 de mayo. Los alemanes no continuaron el avance hasta el día siguiente.

Kurt Student El jefe de los paracaidistas

Nacido en 1890, en Birkhalz, participó en la Primera Guerra Mundial como oficial de aviación. Tras la contienda, continuó en el ejército y luego en la *Luftwaffe*, donde a partir de 1938 convirtió a la 7ª División aérea en una unidad de fuerzas aerotransportadas y paracaidistas. Su mayor éxito fue la operación sobre Creta, en 1941. Capturado por los británicos en 1945, fue condenado a cinco años de prisión, de los que sólo cumplió dos. Falleció en 1978.

EL SALTO PARACAIDISTA SOBRE MOERDIJK Y DORDRECHT

Los puentes de Moerdijk y Dordrecht, vitales para que el avance alemán sobre Holanda no se demorara, fueron ganados por los paracaidistas alemanes en un salto tras las líneas enemigas.



Rotterdam
Holanda
Alemania

La captura de los puentes de Dordrecht y Moerdijk era vital para que los carros alemanes avanzaran rápidamente hacia Rotterdam. Las misiones fueron encargadas al 1º y 2º Batallón del 1º Regimiento paracaidista, respectivamente. El éxito en Moerdijk era esencial: dividiría el país en dos, impidiendo que los aliados interfirieran en las operaciones alemanas sobre Rotterdam.

PUENTE DE MOERDIJK

El 10 de mayo, a las 6:10 h, 53 aviones Ju 52 lanzaron cuatro compañías del 2º Batallón al norte y al sur de los puentes de Moerdijk. Eliminaron sin problemas las defensas antiaéreas holandesas, creando un perímetro defensivo.

Los posteriores contraataques del 6º Batallón de Fronteras holandés fueron rechazados con relativa facilidad. Los paracaidistas mantuvieron posiciones hasta ser relevados por la 9ª División Panzer dos días después.



28 bajas



33 heridos



585 capturados

Movimientos holandeses
Movimientos alemanes
Búnker holandés

Búnker holandés, situado junto al extremo norte del puente de Moerdijk



Rotterdam

Dordrecht

Moerdijk

Junkers Ju 52
utilizado para realizar
los lanzamientos
de paracaidistas
sobre los
puentes.

PUENTE DE DORDRECHT

Dordrecht planteó problemas mayores. Un pelotón de la 3ª Compañía del 1º Batallón del 1º Regimiento saltó sobre los puentes de Zwijndrecht, controlándolos inmediatamente; el resto de la unidad nada pudo hacer frente a los ataques holandeses.

Fueron rodeados y su líder, el teniente von Brandis, murió. Solo 60 alemanes resistieron en los puentes. Sin embargo, reforzados por paracaidistas y unidades aerotransportadas, pudieron controlar la zona norte de la ciudad.

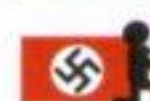
Finalmente, cuando la presión holandesa era agobiante, la 9ª División Panzer alemana entró en la ciudad. El día 14, por la tarde, los holandeses se retiraron.

- 1 Paracaidistas de la 3ª compañía toman los puentes
- 2 Puente ferrocarril de Moerdijk
- 3 Puente carretera de Moerdijk
- 4 Zona de salto paracaidista
- 5 Puentes de Zwijndrecht
- 6 3ª compañía acorralada por los holandeses
- 7 Pelotones de la 7ª compañía atacan los dos puentes
- 8 Elementos de la 7ª y 8ª compañías terminan con la resistencia holandesa

-  Paracaidistas alemanes
-  Soldados alemanes
-  Soldados holandeses
-  Civiles holandeses



Casco de uniforme
paracaidista alemán

-  80 bajas
-  200 bajas
-  100 bajas



LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Rafael Permuy

8 LA BATALLA DE ROTTERDAM

Mientras los paracaidistas y las fuerzas aerotransportadas alemanas aseguraban las cabezas de puente en el sur, su ofensiva terrestre avanzaba rápidamente por el norte y el centro de Holanda. Aunque las defensas neerlandesas estaban a punto de sucumbir en todos los frentes, el hecho que desencadenaría su rendición pasaría a la historia como una masacre injustificable: el bombardeo de Rotterdam por la *Luftwaffe*, mientras se negociaba un armisticio.

Blitzkrieg en el norte de Holanda

En el norte de Holanda, la 1ª División de caballería alemana avanzó el 10 de mayo por Friesland, ante la escasa resistencia holandesa que sólo contaba con cinco batallones en el sector. La penuria de medios era tal que apenas tenían explosivos para volar los puentes, varios de los cuales fueron capturados intactos por los alemanes.

El día 11 los alemanes alcanzaron la Línea Wons, en el extremo oriental del *Afsluitdijk*. Tras breves combates las tropas holandesas se retiraron a lo largo del dique hacia la *Vesting*.

La toma de Rotterdam provocó graves daños en la ciudad. Al ataque alemán se sumaron las acciones de la artillería holandesa y los ingenieros británicos en su intento por destruir las cabezas de puente de la *Wehrmacht*.

El único obstáculo serio para los alemanes fue el fuerte de Kornwerderzand, que aunque contaba con apenas 220 defensores, resistiría los ataques hasta el día de la rendición, apoyada por la flotilla del IJssel. Sus lanchas artilladas hacían muy peligroso un intento de cruce en botes, mientras que, el día 14, el *Johan Maurits van Nassau* bombardeó a las tropas alemanas desde el Waddenzee.

Sector central

En el sector central, el 10º Cuerpo de Ejército alemán atacó para cruzar el IJssel y penetrar la Línea Grebbe, con el apoyo de dos trenes blindados (los *E-Panzerzug* 3 y 4). En el ala derecha del ataque, la 227ª División de infantería encontró destruidos los puentes, aunque sus elementos de reconocimiento alcanzaron la Línea Grebbe en el primer día de combate.

En el centro, en la ciudad de Zutphen, la lucha fue intensa a lo largo de todo el 10 de ma-



yo, pero, al final de la tarde, los alemanes habían roto la resistencia holandesa y comenzaron a construir un puente de pontones, que comenzaron a cruzar el día 11. Un poco más al norte elementos del 328º Regimiento de infantería atravesaron el IJssel tras desembarcar del tren blindado, pero no fueron capaces de montar un puente de pontones. El ala izquierda tuvo mejor suerte y, aunque los puentes en Westervoort y Doesburg habían sido volados, los zapadores alemanes lograron instalar pontones por la tarde.

Al amanecer del día 11, un intenso bombardeo artillero sobre la colina Grebberger, en el extremo sur de la Línea Grebbe, precedió el ataque alemán. Al final del día, la línea había sido rota y un batallón holandés había quedado destruido.

El día 12 comenzó el ataque decisivo. La Línea Grebbe era defendida por los 3º y 4º Cuerpos de Ejército holandeses, además de las brigadas A y B, cuya línea de apoyo a retaguardia era la *Nieuwe Hollandse Waterlinie* (NHW). Tras ella se encontraba la ciudad de Utrecht y el corazón de la *Vesting Holland*. Después de un intenso bombar-

deo que duró toda la mañana, el ataque alemán rompió la línea holandesa en varios puntos. Un valiente contraataque a cargo del segundo batallón del 8º Regimiento de infantería fracasó. Con la llegada de la noche, el avance se detuvo y los holandeses intentaron reagruparse. Con las primeras luces del día 13, una docena de aviones holandeses atacó posiciones de artillería alemanas en Wageningen, como preludio al contraataque, que apenas logró retrasar el inicio del propio ataque alemán. Este penetró el dispositivo holandés en Rhenen.

A media tarde, el mando holandés ordenó una retirada a la línea NHW, que estaba casi desierta, pues las reservas holandesas estaban empeñadas en su lucha contra los paracaidistas más al sur.

Sector sur

El objetivo del 36º Cuerpo de Ejército alemán era cruzar el Mosa y forzar la Línea Peel. El primer movimiento alemán fue la captura del puente en Gennep, sorprendiendo a su puesto de control con dos hombres

El centro de Rotterdam
luego del ataque aéreo alemán.

La catedral fue uno de los pocos edificios que se mantuvieron en pie. Unas 900 personas murieron como consecuencia del bombardeo.



disfrazados con uniformes de la policía militar holandesa. Asegurado el puente, un tren blindado y otro con tropas alemanas penetraron la línea defensiva.

A lo largo de la mañana del día 11, la 256ª División de infantería y elementos de la 254ª División de infantería cruzaron la Línea Peel en varios puntos, seguidos por la 9ª División Panzer que cruzó el Mosa entre Gennepe y Mook. Al anochecer del día 12 las primeras unidades acorazadas llegaban a Moerdijk, enlazando con los paracaidistas que defendían los puentes.

Al mediodía del día 13, la 9ª *Panzerdivision*, junto con tropas aerotransportadas, estaban desplegadas al sur de Rotterdam, mientras que un puente de pontones cruzaba el canal Wilhelmina al este de Tilburg. En la mañana siguiente, Student saludaba al comandante de la división acorazada.

La intervención del 7º Ejército francés

Las primeras unidades francesas en penetrar en territorio holandés fueron las unidades de reconocimiento del grupo Lestoquoi, formado por el 2º GRCA (grupo de reconocimiento de cuerpo de ejército) y el 5º GRDI (grupo de reconocimiento de división de infantería). Los seguía la 1ª DLM (división ligera mecanizada). Otra formación de reconocimiento, el grupo Beauchesne, formado por el 2º, el 12º y el 27º GRDI, tras cruzar el estuario del Escalda, llegó a Vlissingen, donde estableció contacto con las tropas holandesas de Walcheren. Las unidades más avanzadas de la 1ª DLM eran los tanques del 6º Regimiento acorazado, que alcanzaron Tilburg al amanecer del día 11. Por la tarde, elementos del 5º GRDI entraron en contacto con los alemanes, en los alrededores de Breda y Tilburg. Al mismo tiempo, dos escuadrones de S-35 y cuatro de H-35, recién llegados a Malinas y Amberes, se desplegaron para apoyar a la 18ª División de infantería belga. Al finalizar el día, las fuerzas belgas comenzaron a retirarse sobre el canal Alberto, poniendo en peligro el flanco de las

unidades acorazadas francesas. Por ese motivo, el día 12, la 1ª DLM se retiró a una línea entre Bergen-op-Zoom y Turnhout.

Al mediodía, mientras elementos del 6º Regimiento acorazado y del 5º GRDI se aproximaban a Moerdijk, fueron sometidos a un fuerte ataque por la *Luftwaffe*. Su avance se vio detenido por los paracaidistas alemanes y la destrucción de la carretera, así como por la demolición de un puente sobre el río Mark, por lo que tuvieron que retirarse. Durante la mañana del día 12, una unidad del 2º GRDI se aproximó a Moerdijk, donde se detuvo ante la firme resistencia alemana. Por la noche se dio la orden de retirada a la 1ª DLM y la 25ª DIM (división de marcha de infantería) hacia una línea entre Wuustwezel, Wortel y Turnhout.

A lo largo del día 13 se incrementó la presión de la 9ª División Panzer sobre las unidades francesas, que se fueron replegando poco a poco. El día 14, los alemanes avanzaron con decisión hacia Amberes y causaron graves bajas a las unidades de reconocimiento francesas y rodearon al 12º GRDI, a elementos del 6º Regimiento acorazado y al 4º RDP (*Régiment de Dragons Portés*, regimiento de dragones motorizados) en Bergen-op-Zoom. Al anochecer, las unidades francesas se retiraron a posiciones defensivas alrededor de Amberes y los S-35 fueron reembarcados hacia Francia.

Plan de asalto en Rotterdam

En Rotterdam, la artillería holandesa cañoneaba los edificios situados en la orilla del río, en un intento de neutralizar la cabeza de puente alemana. El día 13, las demoliciones llevadas a cabo por los *Royal Engineers* británicos contribuyeron a incrementar la humareda y dificultar la visibilidad.

Rotterdam entre dos fuegos

Antes del ataque aéreo final a Rotterdam, los edificios en la orilla del río sufrieron graves daños por el incesante bombardeo de la artillería holandesa y de la aviación aliada, que intentaban neutralizar la cabeza de puente alemana.



Encarnizado combate. La toma de Rotterdam fue una de las acciones más cruentas del frente occidental en 1940.



Tropas alemanas avanzan por las calles de una ciudad holandesa.

El armisticio firmado el 15 de mayo de 1940 dejó a los alemanes las manos libres para acelerar la *Blitzkrieg* sobre Francia.

El día 14, los alemanes se prepararon para romper las defensas holandesas y penetrar hacia el norte, en dirección a Amsterdam. Además buscaban enlazar con los paracaidistas sitiados en Overshie, al mando de von Sponeck. Los holandeses, a su vez, estaban decididos a aniquilar a este grupo de paracaidistas y preparaban un asalto final con tres batallones para el mismo día.

Las fuerzas alemanas, al mando del teniente general Schmidt, se distribuyeron en tres grupos para el asalto final en Rotterdam. El grupo A atacaría desde Feyenoord, con tanques del 33er Regimiento Panzer, el 3er Batallón del 16º Regimiento de infantería, dos baterías de artillería y dos compañías de zapadores. El grupo B partiría de IJsselmonde, con tres compañías del 16º Regimiento de infantería y una de zapadores. El grupo C avanzaría desde el sur de la ciudad, con tanques del 33er Regimiento Panzer y el *Leibstandarte SS Adolf Hitler* para, a través de la ruptura conseguida por el grupo A, enlazar con los aislados paracaidistas y proseguir el avance hacia La Ha-

ya. La hora del ataque se fijó a las 15:30 h. Sería precedida de un bombardeo artillero y un ataque aéreo sobre las posiciones holandesas más cercanas al puente.

El bombardeo aéreo

Los holandeses, Winkelman en particular, deseaban acabar con los paracaidistas aislados en Oveshie y estaban empeñados en su propio ataque en ese sector. Aunque éste comenzó por la mañana del día 14, el avance fue tan lento que no entraron en contacto con los alemanes hasta la tarde.

Por su parte, los alemanes, antes de comenzar su asalto final, presentaron un ultimátum al comandante militar de Rotterdam, coronel Scharro, que expiraba a las 14:10 h (las 12:30 holandesas), unos 50 minutos antes del comienzo del ataque aéreo. Tres emisarios alemanes cruzaron el puente y entregaron el documento a Scharro, que telefoneó a Winkelman para recibir órdenes. Este argumentó que el documento no estaba claramente firmado, y exigió

otro que especificara el nombre y rango del mando firmante. Los tres emisarios volvieron y comunicaron la incidencia a las 13:30. Ante la impresión de que la rendición era inminente, Schmidt pospuso el bombardeo artillero y envió un mensaje a la 2ª Flota aérea a las 14:14 h, indicando que se suspendiera temporalmente el despegue de los aviones, a la espera de acontecimientos. Schmidt escribió un nuevo ultimátum, que expiraría a las 18:00. Era demasiado tarde: cuando los emisarios volvían con el nuevo ultimátum, los aviones ya estaban en camino.

Los noventa aviones Heinkel He 111 de la 54ª Escuadra de combate, volando en dos grupos, tenían como blanco un área triangular situada en oposición a la cabeza de puente mantenida por los alemanes en la orilla norte del Mosa. Se dispararon bengalas rojas, indicando la suspensión de la misión, pero sólo uno de los grupos las vio, en el último momento, y abortó el bombardeo. El otro grupo arrojó su carga de 97 toneladas de bombas, con efectos devastadores. Scharro se decidió a la rendición sin demora y se encontró con Schmidt a las 17:30 h. A esa misma hora, los grupos A y C cruzaban el puente y las tropas SS enlazaban poco después con los paracaidistas cercados.

El bombardeo de Rotterdam ha consumido ríos de tinta desde que tuvo lugar. Lo que está claro es que tuvo un alto saldo de víctimas civiles (900, en los cálculos más moderados, y 3.000 en las denuncias de los medios de prensa aliados en su época). Goering estaba deseoso de un segundo bombardeo de la ciudad, que Schmidt logró abortar. Utrecht, ante lo que había ocurrido en Rotterdam, se rindió a la 207ª División de infantería.

La capitulación de Holanda

Tras consultar con los comandantes de las principales unidades, Winkelman decidió rendirse a las 18:30 y envió órdenes a sus fuerzas para que destruyeran armas y equipo, especialmente las piezas de las baterías

de costa. Zelanda quedó excluida de esta orden, debido al gran número de fuerzas francesas que allí se encontraban. Para muchos de los comandantes holandeses, la rendición era inesperada, pues muchos aún no habían entrado en combate y no se consideraban ni mucho menos vencidos.

El armisticio fue firmado a las 11:45 del día 15, en el puesto de mando de Student en Rijsoord. El gobierno holandés y la familia real habían partido al exilio ya el día 12, a bordo de tres destructores británicos, contra la voluntad inicial de la reina Guillermina, que quería permanecer con su pueblo.

Con la capitulación de Holanda, el plan Dyle-Breda era papel mojado. La mañana del día 16 comenzó el ataque a las posiciones aliadas en Zelanda, con un fuerte bombardeo a cargo de los Junkers Ju 87 Stuka y artillería. El SS *Standarte Deutschland* forzó las posiciones francesas y, al mediodía, estaba firmemente establecido en Kapelle. Un batallón francés quedó aislado y se rindió, pero el resto de las fuerzas francesas logró retirarse de Walcheren, con el apoyo de las unidades navales francesas. Fue una retirada cara. El propio general Deslaurens murió en una acción de retaguardia. Amberes cayó el día 18. Todo había acabado.

La campaña de Holanda había costado cara a los alemanes. De un total de 4.000 hombres, el grupo norte había sufrido 1.100 bajas (muertos y heridos) y 1.600 prisioneros (de los que 400 fueron liberados tras el armisticio, pues el resto había sido enviado a Gran Bretaña). Pero había desbaratado el sistema defensivo holandés y lo había obligado a emplear sus reservas, dejando la puerta abierta para las tropas de tierra. El grupo sur tuvo unas 1.200 bajas (250 muertos). La *Luftwaffe* sufrió fuertes pérdidas a manos de la defensa antiaérea. De los 1.000 aparatos utilizados, se inutilizaron unos 330 (más de 200 por la defensa antiaérea). Sin embargo, era una victoria estratégica para los alemanes, que le dejaba abierto el camino para la invasión de Francia.

Estrategia Francia cae en la trampa

El 7º Ejército francés cumplió el papel que se le había asignado. Penetró en Holanda y dio batalla en el primer día de la invasión. Pero, debido al plan Manstein, de este modo privó a Francia de una de sus mejores unidades, que hubiera sido necesaria en Sedán. Su presencia en las Ardenas quizás hubiese cambiado el curso de la campaña.



Cartel de propaganda holandés durante la ocupación alemana.